

¿Por qué algunos siempre incumplen?. Infractores y multi-infractores en seguridad vial.

Rebeca Bautista Ortuño

Fernando Miró Llinares

Centro CRIMINA
Universidad Miguel Hernández de Elche

Abstract¹

El objetivo del presente trabajo es analizar qué tipo de factores, contemplados en la literatura científica sobre el cumplimiento normativo, determinan la frecuencia de incumplimiento de los conductores españoles que infringen habitualmente las normas viales. Para la recogida de datos se elaboró una encuesta ad hoc y se administró telefónicamente a 1500 conductores españoles seleccionados aleatoriamente. Los análisis exploratorios muestran que ni la certeza ni la severidad percibidas son factores preventivos en este contexto, ni entre los conductores que nunca han sido castigados ni entre aquellos que ya han sido sancionados. Las normas sociales y la condena moral del comportamiento que prohíbe la norma aparecen más relacionados con la conducta al volante. Estos y otros aspectos son discutidos en aras a concretar qué variables deberían ser tenidas en cuenta en el diseño y aplicación de políticas públicas dirigidas a reducir la transgresión reiterada y la reincidencia en nuestro país.

The objective of this paper is to analyze which types of factors, as described in the scientific literature on statutory compliance, determine the frequency with which Spanish drivers habitually violate traffic laws. To collect the data, an ad hoc survey was developed and administered telephonically to 1500 Spanish drivers selected randomly. Exploratory analyses show that neither certainty nor perceived severity are preventive factors in this context among drivers who have never been punished as well as among drivers who have already been punished. Social norms and moral disapproval of the prohibited behavior appear to be more related to driving conduct. These and other aspects are discussed in order to specify which variables should be taken into account in the design and application of public policies directed at reducing repeated violations and recidivism in our country.

Title: Why some drivers always transgress? Offenders and multiple offenders in road safety

Palabras clave: Disuasión, Seguridad Vial, Infractores, reincidencia, normas sociales, legitimidad

Key words: Deterrence, Road Safety, offenders, recidivism, social norms, legitimacy

¹ El presente trabajo ha sido realizado en el marco del Proyecto de I+D+I titulado Análisis del cumplimiento efectivo de la legislación viaria y detección de factores de riesgo de la transgresión reiterada de normas de tráfico en España, con referencia SPIP2014-01294, financiado por la Dirección General de Tráfico.

Sumario

1. Introducción
2. Estudio empírico
 - 2.1 Método
 - a) a) **Muestra**
 - b) b) **Variables**
 - c) Instrumento
 - d) Procedimiento
 - e) Diseño
 - 2.2 Resultados
 - a) Análisis exploratorio de la transgresión de las normas
 - b) Análisis del incumplimiento de infractores no sancionados
 - c) Análisis del incumplimiento de infractores sancionados
 - d) Análisis del incumplimiento de multi-infractores
 - 2.3 Discusión
 - 2.4. Conclusiones
3. Bibliografía

1. *Introducción*

Uno de los principales retos al que nos enfrentamos en materia de seguridad vial es el de la prevención y tratamiento de conductas de riesgo por parte de aquellos que transgreden continuamente las normas, y en particular, de quienes lo hacen pese a haber sido sancionados previamente. A la luz de los últimos datos publicados por la DGT (2014) y por estudios como el de Realpe y Serrano-Maíllo (2015, p. 657), existe un porcentaje significativo de conductores que transgreden continuamente la regulación vial. Y ello pese a existir respuestas jurídicas que tratan de disuadir dichas conductas y de reeducar a los que las perpetran. El ordenamiento jurídico penal establece sanciones severas para las conductas que más gravemente afectan a la seguridad vial, endurece las mismas en el caso de que el hecho haya sido cometido con reincidencia y, a través de la modificación del art. 49 del Código Penal mediante la Ley Orgánica 5/2010, de 22 de junio, permite el cumplimiento de la pena de trabajos en beneficio de la comunidad mediante la participación del penado en programas de educación vial, como el TASEVAL para reeducar al infractor. Por su parte, a través de la Ley 17/2005, de 19 de julio, por la que se regula el permiso y la licencia de conducción por puntos y se modifica el texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, se adopta el sistema del permiso “por puntos” buscando una respuesta frente al infractor frecuente y al multi-infractor vial impidiéndole que goce del permiso para poder seguir conduciendo, además de sancionarse penalmente la conducción sin el mismo. Pero ¿por qué ni la pérdida del permiso administrativo para la conducción, ni las propias sanciones penales aplicadas a los infractores más peligrosos, ni la realización de cursos de reeducación, motiva al deseado cumplimiento de algunos conductores? y, ¿qué tipo de factores que generalmente inciden en el cumplimiento de las normas por parte de los destinatarios son los que no determinan, en el caso de estos sujetos, el respeto hacia las mismas?

El sistema jurídico-penal, así como el administrativo-sancionador con el que comparte similitudes, viene asumiendo la hipótesis general de que las normas y sus sanciones cumplen una función disuasoria. Las políticas públicas aplicadas en este ámbito han abogado, como paradigma central para el diseño y aplicación de la mayoría de acciones preventivas, por el Modelo de la Disuasión (Andenaes, 1974; Cavaiola y Wuth, 2002; Davey Freeman, 2011, p.29; Paternoster, 2010, p.766 y ss.; Piquero y Pogarsky, 2002, p. 153 y ss.), concretado en la idea de que la severidad, certeza y prontitud o celeridad de la sanción incidirán en el comportamiento de quien recibe el mensaje normativo. Aunque a partir de este modelo se hipotetiza que, cuanto mayores sean los costes objetivos derivados del incumplimiento de la ley mayor será la percepción de riesgo y, por lo tanto, mayores serán sus efectos preventivos, resulta difícil imaginar que los individuos puedan desarrollar percepciones fiables acerca de los costes formales que les supondría incumplir la ley, si no poseen previamente un conocimiento real, tanto de las normas, como de los castigos formales aplicables por su transgresión (De la Cuesta, 2007, p. 87 y ss.). De hecho, la mayor parte de la investigación en este ámbito se ha centrado en el análisis de las relaciones entre el cumplimiento normativo y no tanto las propiedades objetivas del castigo formal, sino en

las percepciones desarrolladas acerca de la certeza, la severidad y la prontitud del mismo, si se transgrede la ley.

De entre estos factores, es la percepción de riesgo de ser castigado, o certeza percibida, la que más apoyo empírico ha recibido (e.g. Decker, Wright y Logie, 1993, p. 135 y ss.; Homel, 1988; Lochner, 2007, p. 444 y ss.; Matsueda, Kreager y Huizinga, 2006, p. 95 y ss.; Nagin, 1998, p. 15 ; Nagin y Pogarsky, 2001, p. 865 y ss.; Paternoster, 1987, p. 173 y ss.; Von Hirsch, Bottoms, Burney y Wikstrom, 1999), y no solamente como factor preventivo, sino también como condición indispensable para que otra de las características del castigo sobre la que más literatura criminológica se ha generado, como es la severidad percibida, pueda disuadir la transgresión de la ley (Grasmick y Bryjak, 1980, p. 471 y ss.; Nagin y Pogarsky, 2001, p. 865 y ss.). A este respecto, la evidencia empírica es algo contradictoria, puesto que mientras algunos estudios han encontrado relaciones positivas entre la severidad percibida y el cumplimiento de las normas (Grasmick y Bryjak, 1980, p. 471 y ss.; Nagin y Pogarsky, 2001, p. 865 y ss.), otros estudios han concluido que sus efectos son poco consistentes (e.g. Paternoster, 1987, p. 173 y ss.), o incluso se han encontrado efectos contrarios a los que se derivan del modelo (e.g. Bautista, 2012, p. 180 ; Silberman, 1976, p. 442 y ss.; Tittle, 1980). Por último, en cuanto a la celeridad o prontitud con la que se aplica la sanción tras la transgresión, mientras que los teóricos clásicos otorgaron un papel fundamental a la contigüidad temporal del castigo para el fortalecimiento de la asociación entre la conducta desviada y sus consecuencias (Beccaria, 1764/1969, p. 56), estudios más recientes han puesto de manifiesto que, para algunos individuos, el coste que le supone una sanción demorada en el tiempo es mayor que si se les aplica rápidamente (Loewenstein, 1987, p. 667). Algunos investigadores han llegado a afirmar incluso que la evidencia empírica no apoya la influencia de este factor sobre el comportamiento desviado de la norma (Nagin y Pogarsky, 2001, p. 872).

En materia de seguridad vial, las hipótesis derivadas del Modelo de la Disuasión referidas a la relación directa entre las características percibidas del castigo formal, esto es, su certeza, severidad y celeridad, y el cumplimiento normativo (Homel, 1988), han sido en algunos casos confirmadas y en otros refutadas, en función de la interpretación que de la evidencia empírica obtenida haya hecho el investigador. De entre los estudios que defienden el poder disuasorio de las características del castigo formal para motivar el cumplimiento de las normas viales, existe un mayor acuerdo en afirmar que aquellas acciones policiales que incrementan la percepción de riesgo de ser detectado y, posteriormente, sancionado (como, por ejemplo, la aplicación de controles aleatorios de alcoholemia), tendrán más éxito disuadiendo a los conductores de transgredir las normas (Watson y Freeman, 2007, 11 y ss.). Por su parte, Andenaes (1988, p. 43 y ss.), mostró cómo la tasa de conductores que conducían bajo la influencia del alcohol podía disminuir si se conseguía aumentar las tasas de detección (esto es, aumentando así las percepciones de riesgo de ser detectado), incluso ante la reducción de la severidad de las penas que se imponían por estas transgresiones. Por lo que respecta al impacto del endurecimiento de las sanciones y a la severidad percibida del castigo formal, aunque es otro de los factores preventivos clásicamente defendidos por el Modelo de la Disuasión, en el contexto del tráfico y la seguridad vial no parece presentar un gran impacto disuasorio sobre los

conductores (Andenaes, 1988, p. 43 y ss.; Ross, 1973,1982), llegándose incluso a sugerir que esa influencia parece ser mayor en aquellos conductores que nunca transgreden la norma, que en los infractores frecuentes (Homel, 1988). Por último, en cuanto a la celeridad del castigo, y aunque la evidencia señala que en contexto del tráfico la prontitud con la que se aplica la pena tras el incumplimiento constituye un factor preventivo importante (Mc Arthur y Kraus, 1999, p. 68 y ss.), puesto que los efectos disuasorios del castigo disminuyen rápidamente conforme aumenta el tiempo transcurrido entre la transgresión y la aplicación del castigo (Robinson, 2012, p. 76), los limitados recursos con los que cuenta el sistema legal para aplicar las sanciones y penas de manera inmediata a la infracción cometida, provoca que sea un factor al que no se le otorgue gran peso en el proceso de decisión y sobre el que menos literatura científica se haya generado al respecto.

Otros estudios criminológicos, en otros países (e.g. Tyler, 2006; Kennedy, 2009) y en el nuestro (Miró-Llinares y Bautista, 2013), algunos de ellos específicamente relacionados con la seguridad vial (Bautista y Miró-Llinares, en prensa; Bautista, Sitges y Tirado, 2015; Miró-Llinares y Bautista, 2013; Tyler, 2006), no solo apuntan a la existencia de otros factores que pueden ser determinantes en el cumplimiento normativo, sino que ponen en duda que la certeza y la severidad de las sanciones futuras sean relevantes a la hora de determinar la conducción conforme a las normas. Por ejemplo, desde la perspectiva de la Influencia social, Cialdini *et al* (1990, p. 1015 y ss., 1991, p. 201 y ss.) han mostrado el poder que poseen las normas sociales prescriptivas (aprobación o desaprobación social percibida) y descriptivas (conducta que se observa en los demás) para influir en el propio comportamiento ante las normas y que, en muchas ocasiones, parecen proporcionar un mayor efecto preventivo que la propia amenaza del castigo formal (Baum, 1999, p. 247 y ss.; Beirness, Mayhew y Simpson, 1997; Paternoster y Iovanni, 1986, p. 751 y ss.; Ross, 1982; Snortum, 1988, p. 189 y ss.; Tittle, 1980). Por su parte, otros investigadores defienden las bondades de la autorregulación dirigida por el propio sistema de valores morales y de legitimidad, más que en el control social formal basado en la amenaza de castigos externos formales o informales para motivar de manera eficiente la obediencia a la ley (Berger y Snortum, 1986, p. 139 y ss.; Piquero y Tibbetts, 1996, p. 481 y ss.; Tyler, 2006, 2009). En nuestro país estas cuestiones fueron abordadas en un estudio inicial en el que, tras la entrada en vigor de la Ley Orgánica 15/2007, de 30 de noviembre, por la que se modificaba el Código Penal en materia de seguridad vial, se modelizó el cumplimiento de las normas referidas a los límites de velocidad y el límite de alcoholemia al volante. En dicho estudio se puso de manifiesto que la severidad percibida del castigo formal no parece ser un factor relevante que motive el cumplimiento de las normas viales abordadas, siendo otros factores como el comportamiento percibido del grupo de referencia o el juicio moral de la norma los que en mayor medida explican el cumplimiento o la transgresión (Bautista, 2012, p. 220; Miró y Bautista, 2013, p. 46; Bautista, Sitges y Tirado, 2015, p. 613).

Sin embargo, como quedaba patente en estos trabajos previos, algunas de sus limitaciones radicaban en el hecho de que se había abordado el cumplimiento de normas viales sin discriminar a los conductores en función la frecuencia de su transgresión, ni en función de si habían sido previamente sancionados o no, aspectos que resultan cruciales para poder explicar fenómenos como la reincidencia en este contexto o por qué algunos conductores

incumplen, de manera habitual una misma o distintas normas de tráfico. En otros países, sin embargo, sí se han realizado investigaciones en las que se analizan no solamente los efectos disuasorios del castigo, desde la perspectiva de la prevención especial, sino el papel que juegan las normas sociales y las actitudes hacia la transgresión en el comportamiento al volante de infractores frecuentes y reincidentes viales. Por ejemplo, respecto a las hipótesis derivadas del Modelo de la Disuasión sometidas a prueba con muestras de reincidentes, se han obtenido resultados que indican, por una parte, que ni la aplicación de multas por sí solas ni el aumento de su magnitud económica arroja efectos disuasorios de la transgresión del límite de alcoholemia al volante (Taxman y Piquero, 1998, p. 129 y ss.; Wheaterburn y Moffat, 2011, p. 789 y ss.; Yu, 2000, p. 261 y ss.), e incluso, se ha visto relacionada, de manera contraria a lo esperado, con la intención de transgredir el límite de alcoholemia en el futuro (Freeman y Watson, 2006, p. 462 y ss.); por otra, tampoco se han encontrado relaciones significativas entre la certeza percibida de ser arrestado y la intención de volver a conducir bajo los efectos del alcohol en muestras de infractores (Freeman y Watson, 2006, p. 462 y ss.).

Otras evidencias sugieren que el incremento de la cuantía económica de las multas por exceso de velocidad y la retirada del permiso de conducción, no solamente arroja efectos disuasorios marginales, sino que, tal y como parece ocurrir respecto a la norma del límite de alcoholemia, la evidencia obtenida es contraria a la esperada, según las hipótesis que se derivan del Modelo de la Disuasión en cuanto a los efectos de la severidad del castigo formal en el cumplimiento, observándose un mayor riesgo de reincidencia a medida que aumenta el tiempo de suspensión del permiso de conducir (Moffat y Poynton, 2007). Cuando se han analizado los efectos que, sobre el incumplimiento y la transgresión reiterada de las normas, tienen otras variables distintas al castigo formal, la evidencia señala que existen otros factores más influyentes sobre el comportamiento de los conductores. Por ejemplo, en el estudio de White, Hyde, Walsh y Watson (2010, p. 9 y ss.) se ha puesto de manifiesto que aquellos que de manera habitual manipulan el dispositivo de telefonía móvil mientras conducen, perciben un grado mayor de aprobación social de este comportamiento, que los conductores que lo hacen menos frecuentemente. Otros estudios han señalado la importancia que tienen las normas sociales y las actitudes negativas hacia el respeto de los límites de velocidad para predecir la intención de transgredir esta norma (Paris y Van den Broucke, 2007, p. 168 y ss.).

La presente investigación ha sido planteada con el objetivo principal de analizar qué tipo de factores, de entre los que contempla la literatura científica sobre el cumplimiento de normas expuestas, son los que determinan la frecuencia de transgresión de los conductores que infringen habitualmente las normas de tráfico, habiendo o sin haber sido previamente sancionados. Ello nos permitirá concretar qué variables deberían ser tenidas en cuenta en cualquier política y programa de prevención que pretenda reducir la transgresión reiterada y la reincidencia en nuestro país.

En primer lugar, la primera hipótesis de la que partimos es que las variables del Modelo de la Disuasión solamente presentarán alguna influencia en la frecuencia de transgresión de aquellos conductores que previamente han sido sancionados, pero no arrojará diferencias

en el incumplimiento por parte de conductores que infringen las normas más o menos habitualmente. Entendemos que la clave para que la certeza del castigo sea un factor preventivo es la propia experiencia, y, aunque la literatura sugiere que en ocasiones se sobreestima esta característica del castigo formal (Robinson, 2012, p.64), lo cierto es que la constatación personal de que con más o menos frecuencia se conduce transgrediendo las normas sin ser aprehendido, propiciará en el caso de los infractores no castigados percepciones de riesgo similares e inferiores, independientemente de su frecuencia de incumplimiento, a las que presenten aquellos que han recibido sanciones en el pasado y que la frecuencia con la que transgreden (más o menos habitualmente), por tanto, estará determinada por factores de distinta naturaleza.

En cuanto a los indicadores del juicio moral y la valoración de la adecuación de los castigos formales que impone la ley, esperamos encontrar diferencias en función del tipo de infractor. El nivel de condena moral será significativamente distinto entre aquellos que presentan frecuencias de transgresión bajas, frente a infractores frecuentes, hayan sido o no hayan sido sancionados en el pasado. Por otra parte, la adecuación percibida del castigo arrojará diferencias en la transgresión entre aquellos que han sido castigados previamente, puesto que, al tener unas percepciones más ajustadas a la realidad acerca de cuán severo es el castigo, habrán elaborado opiniones más firmes al respecto de lo justo o no que les parece.

Por otra parte, dadas las evidencias recogidas en la literatura sobre la influencia de las sanciones informales y de las normas sociales en el comportamiento, esperamos encontrar, por una parte, que un factor de protección de la transgresión será la desaprobación social y, por otro, una relación directa y significativa entre el comportamiento ante las normas percibido de los demás y la propia frecuencia de incumplimiento informada.

En general, esperamos encontrar más influencia de las variables relacionadas con la legitimidad y el juicio moral en el cumplimiento de normas cuya transgresión más se condena moralmente (cinturón de seguridad y alcoholemia) y más influencia de la percepción de riesgo de ser sancionado y del resto de factores del Modelo de la Disuasión en la frecuencia del cumplimiento de aquellas normas que no se consideran tan justas o cuya infracción se desapruueba en menor medida (teléfono móvil y velocidad). A este respecto, la prevalencia de conductores multi-infractores, esto es, que transgreden distintas normas habitualmente, será mayor para aquellas combinaciones que conlleven preceptos que no se consideren moralmente condenables, que la prevalencia de conductores realizan comportamientos socialmente reprochables como, por ejemplo, conducir ebrio y además no utilizar el cinturón de seguridad.

2. Estudio empírico

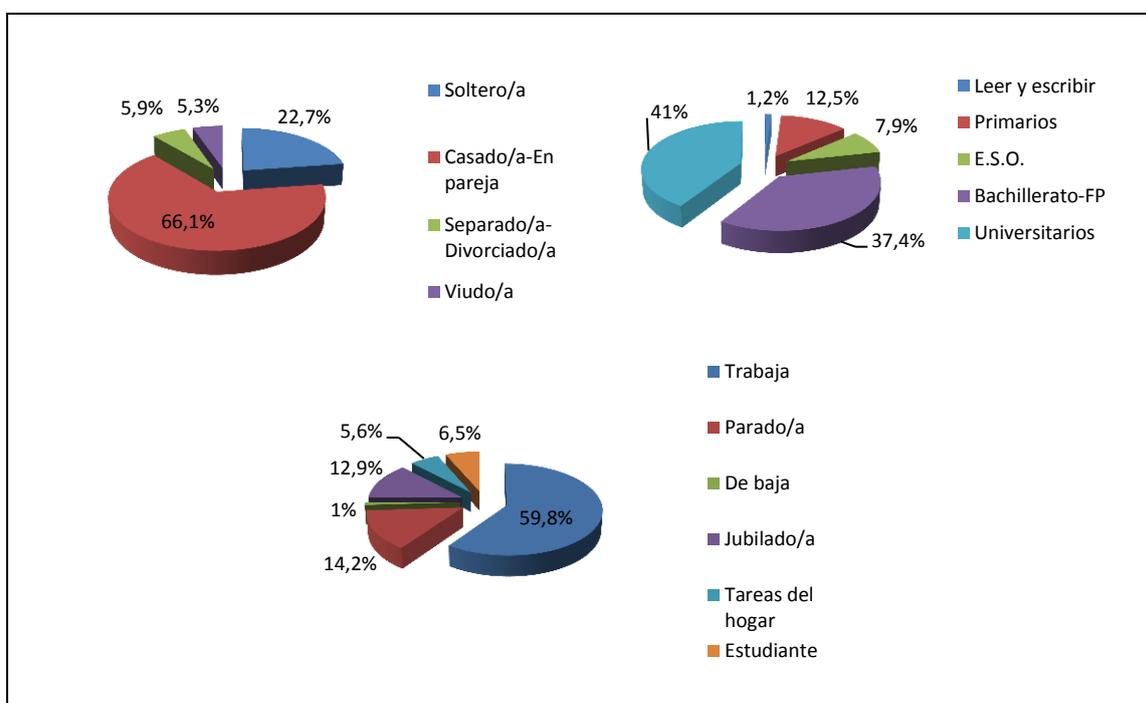
2.1 Método

a) Muestra

Para alcanzar los objetivos de la presente investigación se seleccionó una muestra de 1500 conductores de entre todas las Comunidades Autónomas de España, mediante un procedimiento de muestreo aleatorio proporcional al tamaño de población, con cuota por ámbito geográfico, tamaño del hábitat (rural y urbano), sexo y edad.

De los 1500 participantes, el 48% son hombres y el 52% son mujeres, de edades comprendidas entre los 18 y los 75 años ($M=44$; $DT=13,9$), y cuyas características sociodemográficas se representan en la Figura 1.

Figura 1. Características sociodemográficas de la muestra de participantes



b) Variables

Además de las características sociodemográficas utilizadas para la descripción de la muestra de participantes, en el estudio se evaluaron las siguientes variables, cuya definición operativa se expone en la Tabla 1: 1) Incumplimiento informado de las normas abordadas: uso del cinturón de seguridad, conducción utilizando manualmente dispositivos de telefonía móvil, límites de velocidad y límite de alcoholemia; 2) Conocimiento de la naturaleza (penal o administrativa) de las normas abordadas; 3) desde la perspectiva de la prevención general y especial negativa, variables pertenecientes al

Modelo de la Disuasión y 4) desde la perspectiva de la prevención general y especial positiva, variables del enfoque de Influencia Social y de Legitimidad.

Tabla 1. Variables del estudio

INCUMPLIMIENTO	Frecuencia con la que los conductores infringen la norma	
CONOCIMIENTO	Naturaleza administrativa vs penal de la norma	
DISUASIÓN	Certeza	Probabilidad percibida de ser sancionado
		Probabilidad percibida de tener un accidente/sufrir daños
	Severidad	Sanción máxima percibida por incumplir la norma
	Experiencia	Nº de sanciones recibidas por transgresión de la norma
INFLUENCIA SOCIAL	Norma prescriptiva	Desaprobación social percibida de la transgresión de la norma
	Norma descriptiva	Frecuencia percibida de incumplimiento por parte de la gente
		Frecuencia percibida de incumplimiento por parte del grupo de referencia
LEGITIMIDAD	Juicio moral de la norma	
	Valoración de la adecuación del castigo formal	

c) Instrumento

El instrumento utilizado para la recogida de los datos fue una encuesta elaborada *ad hoc* y basada en estudios anteriores de referencia como el de Tyler (2006) realizado con una muestra de conductores estadounidenses, el de Oveja *et al* (2001) con participantes chilenos, españoles y estadounidenses y los trabajos de Bautista (2012) y Miró-Llinares y Bautista (2013) en los que participaron conductores españoles.

Para su diseño se contó con los responsables de la Unidad de Investigación de la Dirección General de Tráfico, expertos en Derecho Penal, en Criminología, en Psicología y en Psicometría y antes de su administración definitiva, se aplicó un estudio piloto previo para detectar y corregir errores de comprensión, antes de ser maquetada y administrada a la muestra de participantes del estudio.

La encuesta definitiva puede consultarse en www.crimina.es.

d) Procedimiento

Para llevar a cabo el muestreo y la administración telefónica de la encuesta, se contrataron los servicios de una consultora externa. La recogida de datos y su codificación se realizó mediante el sistema CATI (Computer Assisted Telephone Interview), para la que se contemplaron números de teléfono tanto fijos como móviles. Cada encuesta tuvo una duración aproximada entre 12 y 15 minutos y, tras la recogida de datos mediante CATI, los ficheros fueron adaptados al programa SPSS para su posterior depuración y análisis.

d) Diseño

La metodología del estudio empírico es descriptiva. Para el estudio exploratorio se ha aplicado el análisis de frecuencias y para llevar a cabo el análisis bivariado entre el incumplimiento de los conductores infractores y multi-infractores y el resto de variables de conocimiento y de los enfoques de la Disuasión, Influencia social y Legitimidad se han aplicado pruebas T-Student y el coeficiente de correlación de Pearson. El análisis de los datos se ha realizado utilizando el paquete estadístico SPSS v.23.

2.2 Resultados

a) Análisis exploratorio de la transgresión de las normas

Tal y como se observa en la Tabla 2, las cuatro normas más transgredidas son las correspondientes a la manipulación del teléfono móvil mientras se va conduciendo, con una frecuencia de incumplimiento del 33,9% y a los límites de velocidad que parecen ser respetados siempre solamente por el 31,6% de los conductores encuestados. Atendiendo a los diagramas de caja de la Figura 2 se observa una mayor variabilidad en la frecuencia de transgresión por parte de los conductores de estas dos normas, siendo mayor en el caso de los límites de velocidad.

Por otra parte, más del 90% de la muestra afirma utilizar el cinturón de seguridad siempre, siendo esta la norma vial más cumplida, seguida por la del límite de alcoholemia, respetado siempre por más del 88% de la muestra (Tabla 2 y Figura 2).

Atendiendo exclusivamente a la muestra de conductores que afirman transgredir las normas de manera reiterada, observamos que la transgresión de la norma de los límites de velocidad es la que más infractores frecuentes presenta (Tabla 3), definidos estos como aquellos conductores que en la escala de frecuencia del ítem donde 0=*Nunca incumplo la norma* y 10=*Siempre incumplo la norma* responden con un valor de 5 o superior. La siguiente norma que cuenta con más infractores frecuentes es la del uso del cinturón de seguridad y la que se transgrede con menos frecuencia por parte de estos conductores es la del límite de alcoholemia.

Tabla 2. Frecuencias y descriptivos del incumplimiento informado de las normas abordadas

	% Frecuencias										
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Cinturón	93,7	1,7	1,4	0,9	0,3	0,7	0,3	0,3	0,1	0,1	0,6
Móvil	66,1	7,9	9,9	6,5	2,9	3	1,2	1,4	0,7	0,3	0,3
Velocidad	31,6	9,1	16	10,7	6,3	8,4	6,5	4,3	4	1,3	1,9
Alcoholemia	88,5	4,6	3	1,9	1	0,5	0,3	0,1	0,1	0	0,1

	Descriptivos				
	Md	Mo	Q	Mín	Máx
Cinturón	0,23	0	0	0	10
Móvil	1,01	0	1	0	10
Velocidad	2,72	0	2,5	0	10
Alcoholemia	0,26	0	0	0	10

Figura 2. Diagramas de caja del incumplimiento de las normas

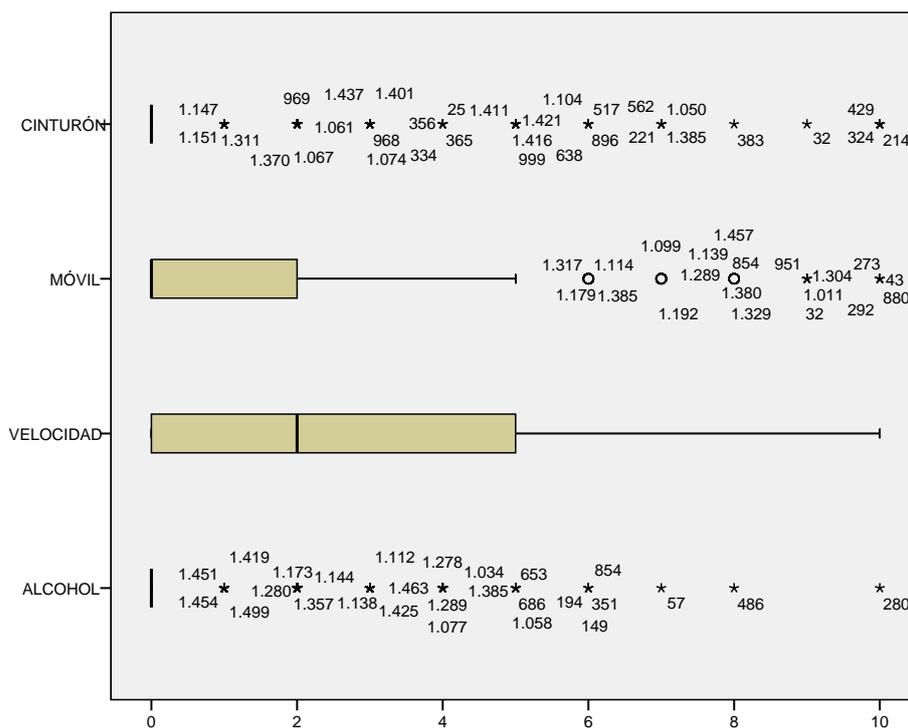


Tabla 3. Prevalencia de conductores infractores y sancionados

	%			
	Cinturón	Móvil	Velocidad	Alcoholemia
Infractores	6,3 (n=95)	33,9 (n=509)	68,4 (n=1026)	11,5 (n=172)
Infractores frecuentes	32,6	20,2	38,6	8,1
Sancionados	0,7* (n=10)	1,2* (n=18)	15,1* (n=227)	0,7* (n=10)
Reincidentes	88,9	70,6	91,1	60

* Porcentaje calculado sobre el total de la muestra de conductores

Tabla 4. Prevalencia de conductores multi-infractores

	Infringe:	%	% TOTAL
NO MULTI- INFRACTORES	Ninguna	24,2	65,1
	Solo Cinturón	1,4	
	Solo Móvil	5	
	Solo Velocidad	34	
	Solo Alcoholemia	0,5	
MULTI-INFRACTORES	Cinturón y Móvil	0,1	34,9
	Cinturón y Velocidad	1,7	
	Cinturón y Alcoholemia	0,1	
	Móvil y Velocidad	20,8	
	Móvil y Alcoholemia	0,2	
	Velocidad y Alcoholemia	3,7	
	Cinturón, Móvil y Velocidad	1,4	
	Cinturón, Móvil y Alcoholemia	0,1	
	Cinturón, Velocidad y Alcoholemia	0,5	
	Móvil, Velocidad y Alcoholemia	5,6	
	Cinturón, Móvil, Velocidad y Alcoholemia	0,7	

Por otra parte, respecto a la prevalencia de conductores sancionados en los últimos 5 años, el mayor porcentaje ha recibido sanciones por exceso de velocidad, coincidiendo con el hecho de que sea, además, la norma más infringida, seguido por unas prevalencias significativamente menores de incumplimiento del resto de preceptos viales (Tabla 3). Sin embargo, teniendo en cuenta a los conductores sancionados por la transgresión de cada norma se observa que, con excepción de la conducción bajo la influencia del alcohol, existen porcentajes muy elevados de conductores que siguen incumpliendo las normas de tráfico por las que fueron sancionados, siendo especialmente alto el porcentaje de reincidentes que siguen excediendo los límites de velocidad.

Casi el 35% de los participantes pertenecen a la categoría de conductores multi-infractores, definidos aquellos que transgreden más de una norma de tráfico de entre las analizadas (Tabla 4), encontrándose que casi el 35% de los participantes pertenecen a esta categoría. La mayoría de multi-infractores lo es por manipular el teléfono móvil mientras conducen y exceder los límites de velocidad, mientras que las prevalencias por infringir otras combinaciones de normas es, en general, bastante baja.

b) Análisis del incumplimiento de infractores no sancionados

Tras seleccionar a aquellos conductores que infringen cada una de las normas y agruparlos en dos categorías, infractores de baja frecuencia (aquellos conductores que en la escala de del ítem que mide el cumplimiento, donde 0=*Nunca incumplo la norma* y 10=*Siempre incumplo la norma*, responden con un valor de 5 o superior) e infractores frecuentes (aquellos conductores que responden con un valor menor a 5 al ítem que evalúa la frecuencia de incumplimiento), se han llevado a cabo, en primer lugar, análisis descriptivos de cada una de las variables independientes evaluadas en el estudio y, en segundo lugar, análisis de la relación entre la frecuencia de incumplimiento de cada grupo y las variables de Conocimiento, Disuasión, Influencia social y Legitimidad, tal y como se presenta a continuación.

-Análisis descriptivo

Tabla 5. Porcentajes de conocimiento de las normas en función de la frecuencia de incumplimiento

Norma	Tipo de infractor (n)	Conocimiento (%)
CINTURÓN	No frecuente (n=58)	58,6
	Frecuente (n=29)	65,5
MÓVIL	No frecuente (n=400)	36
	Frecuente (n=97)	28,9
VELOCIDAD	No frecuente (n=518)	76,6
	Frecuente (n=301)	73,8
ALCOHOLEMIA	No frecuente (n=153)	95,4
	Frecuente (n=13)	84,6

En la Tabla 5 aparecen los porcentajes de conocimiento de la naturaleza de cada una de las normas por parte de aquellos que transgreden con baja frecuencia y de los que las incumplen habitualmente. Excepto en el caso de la norma del uso del cinturón, el conocimiento real del tipo de norma en cada caso es superior en los grupos de infractores de baja frecuencia que entre los transgresores habituales.

A continuación se han obtenido los estadísticos descriptivos de las variables evaluadas en la investigación para cada una de las normas abordadas y distinguiendo entre conductores que transgreden habitualmente las mismas y aquellos que lo hacen con menos frecuencia.

Tabla 6. Estadísticos descriptivos de las variables del estudio según la frecuencia de incumplimiento de la norma del cinturón de seguridad

Variable	Infractor	M	Md	Mo	Dt	Q	Min	Máx
Certeza sanción	No frecuente	4,55	5	8	3,17	2,5	0	10
	Frecuente	4,55	5	5	3,52	3,5	0	10
Certeza daños	No frecuente	7,98	9	10	2,91	1	0	10
	Frecuente	6,89	8,5	10	3,53	2,5	0	10
Severidad	No frecuente	1,62	2	2	0,52	0,5	1	3
	Frecuente	0,66	1	1	0,48	0,5	1	2
Desaprobación social	No frecuente	7,1	8	10	2,94	2,5	0	10
	Frecuente	6,24	7	10	3,71	3,75	0	10
Norma descriptiva gente	No frecuente	4,09	3,5	3	2,31	1,5	0	10
	Frecuente	5	5	3	2,96	2,5	1	10
Norma descriptiva grupo	No frecuente	1,52	1	0	1,79	1	0	6
	Frecuente	2,07	0	0	3,5	2,25	0	10
Juicio moral	No frecuente	7,91	9	10	2,45	2,25	2	10
	Frecuente	8,66	10	10	2,26	1	1	10
Valoración adecuación castigo	No frecuente	2,76	3	3	0,71	0	1	4
	Frecuente	2,83	3	3	0,81	0	1	4

Por lo que respecta a la norma del uso del cinturón (Tabla 6), las percepciones de riesgo de ser sancionado si se conduce sin el mismo son las mismas en ambos grupos de conductores.

Sin embargo, los estadísticos de tendencia central son mayores para el riesgo percibido de sufrir daños físicos y para la severidad percibida del castigo formal de los conductores que incumplen la norma menos frecuentemente, en comparación con aquellos que lo hacen más habitualmente.

Tal y como se esperaba, la desaprobación social percibida por parte de los infractores menos frecuentes es mayor que la del otro grupo, magnitudes que se invierten cuando lo que se analiza es la frecuencia de transgresión percibida por parte de los demás, tanto de la gente en general, como la del grupo de referencia, que en ambos casos es mayor en conductores que infringen habitualmente. Por último, interpretando los resultados obtenidos de las variables del enfoque de Legitimidad, y contrariamente a lo esperado, los estadísticos de tendencia central informan que la transgresión de la norma se condena más y se valora que debería castigarse más severamente por parte de los transgresores más frecuentes que por parte de los conductores que la incumplen con menos frecuencia.

Tabla 7. Estadísticos descriptivos de las variables del estudio según la frecuencia de incumplimiento de la norma de la manipulación del teléfono móvil

Variable	Infractor	M	Md	Mo	Dt	Q	Min	Máx
Certeza sanción	No frecuente	4,2	4	5	2,7	2	0	10
	Frecuente	5,42	5	8	2,79	2,5	0	10
Certeza accidentes	No frecuente	7,54	8	10	2,68	2	0	10
	Frecuente	7,73	8	10	2,18	1,5	2	10
Severidad	No frecuente	1,9	2	2	0,42	0	1	3
	Frecuente	1,89	2	2	0,48	0	1	3
Desaprobación social	No frecuente	8,28	9	10	2,42	1,5	0	10
	Frecuente	7,8	9	10	2,74	2	0	10
Norma descriptiva gente	No frecuente	7,34	8	8	1,82	1,5	0	10
	Frecuente	8,73	9	10	1,2	1	5	10
Norma descriptiva grupo	No frecuente	3,59	3	0	2,67	2	0	10
	Frecuente	5,54	6	5	3	2,25	0	10
Juicio moral	No frecuente	9,06	10	10	1,62	1	0	10
	Frecuente	9,31	10	10	1,16	0,5	5	10
Valoración	No frecuente	3,15	3	3	0,54	0	1	4

adecuación castigo	Frecuente	3,03	3	3	0,57	0	1	4
-----------------------	-----------	------	---	---	------	---	---	---

En cuanto a los descriptivos obtenidos para la norma de la manipulación del teléfono móvil (Tabla 7), las percepciones de riesgo, tanto de ser sancionado como de tener un accidente de tráfico si se transgrede durante la conducción, curiosamente son mayores en el grupo de conductores que infringen habitualmente y apenas hay diferencias en cuanto a la severidad percibida del castigo formal al comparar ambos tipos de infractores. Por lo que respecta a las variables de influencia social, y como se hipotetizaba en el inicio de la investigación, mientras que la desaprobación social percibida es mayor en el grupo de transgresores menos frecuentes, el incumplimiento percibido por parte de los demás es mayor en el caso de los conductores que incumplen habitualmente esta norma. Tal y como ocurría en el caso anterior, y contrariamente a lo que se deriva del enfoque de la Legitimidad, vuelve a ser mayor para esta norma la condena del comportamiento que prohíbe la misma en los conductores que más incumplen. Sin embargo, en este caso y en consonancia con lo esperado, aquellos que menos transgreden la norma son los que valoran que su incumplimiento debería castigarse más severamente.

Tabla 8. Estadísticos descriptivos de las variables del estudio según la frecuencia de incumplimiento de la norma de los límites de velocidad

Variable	Infractor	M	Md	Mo	Dt	Q	Min	Máx
Certeza sanción	No frecuente	4,94	5	5	2,76	2	0	10
	Frecuente	5,66	6	8	2,6	2	0	10
Certeza accidentes	No frecuente	6,78	7	10	2,66	2	0	10
	Frecuente	6,63	7	8	2,75	2	0	10
Severidad	No frecuente	2,27	2	2	0,56	0,5	1	3
	Frecuente	2,27	2	2	0,6	0,5	1	3
Desaprobación social	No frecuente	7,66	8	10	2,74	2	0	10
	Frecuente	7,36	8	10	3,1	2	0	10
Norma descriptiva gente	No frecuente	7,31	8	8	1,78	1	1	10
	Frecuente	8,15	8	8	1,66	1,25	0	10
Norma descriptiva grupo	No frecuente	4	4	0	2,86	2	0	10
	Frecuente	5,91	6	8	2,93	2	0	10

Juicio moral	No frecuente	8,02	8	10	2,03	1,5	0	10
	Frecuente	7,65	8	10	2,32	2	0	10
Valoración adecuación castigo	No frecuente	3,14	3	3	0,49	0	2	4
	Frecuente	3,09	3	3	0,54	0	2	4

En la Tabla 8 se presentan los resultados de los análisis descriptivos relativos a la norma de los límites de velocidad. Atendiendo a los valores de tendencia central, solamente aquellos relativos a las variables del Modelo de la Disuasión resultan algo contradictorios. La certeza percibida del castigo es mayor en los infractores más frecuentes, sin encontrar diferencias entre los grupos en cuanto a la severidad percibida del castigo. Solamente la percepción de riesgo de sufrir un accidente si se conduce con exceso de velocidad es algo mayor, según lo que cabría esperar, en el grupo de infractores menos frecuentes. Respecto al resto de variables de los otros dos enfoques, los resultados obtenidos son acordes con lo que se deriva de los mismos, habiéndose obtenido una mayor percepción de desaprobación social, una menor transgresión percibida por parte de los demás, una mayor condena moral del exceso de velocidad y una mayor consideración acerca de que la transgresión de esta norma debería castigarse más, en aquellos conductores que menos incumplen.

Tabla 9. Estadísticos descriptivos de las variables del estudio según la frecuencia de incumplimiento de la norma del límite de alcoholemia

Variable	Infractor	M	Md	Mo	Dt	Q	Min	Máx
Certeza sanción	No frecuente	4,12	4	2	2,9	2,5	0	10
	Frecuente	5,08	5	5	2,81	2	0	10
Certeza accidentes	No frecuente	7,05	8	10	2,87	2	0	10
	Frecuente	6,69	7	8	2,36	2	3	10
Severidad	No frecuente	2,58	3	3	0,53	0,5	1	3
	Frecuente	2,33	2	2	0,65	0,5	1	3
Desaprobación social	No frecuente	8,42	10	10	2,57	1	0	10
	Frecuente	8,38	8	10	1,85	1,25	5	10
Norma descriptiva gente	No frecuente	5,79	6	7	2,01	1,5	1	10
	Frecuente	6,23	7	7	1,64	1	3	9

Norma descriptiva grupo	No frecuente	2,44	2	0	2,17	1,5	0	9
	Frecuente	2,38	1	0	3,2	2	0	10
Juicio moral	No frecuente	9,16	10	10	1,41	0,5	3	10
	Frecuente	8,92	10	10	1,38	1	6	10
Valoración adecuación castigo	No frecuente	3,1	3	3	0,52	0	2	4
	Frecuente	2,92	3	3	0,49	0	2	4

Por último, como se observa en la Tabla 9, también se han obtenido los estadísticos de tendencia central y de variabilidad para cada una de las variables analizadas en el estudio respecto a la norma del límite de alcoholemia al volante. En cuanto a la percepción de riesgo de ser sancionado, resulta ser más elevada en el grupo de conductores que infringen habitualmente. Sin embargo, tanto la severidad percibida del castigo como la certeza percibida de sufrir un accidente de tráfico presentan valores más elevados en el caso de los infractores menos frecuentes, coherentemente con lo que se hipotetiza desde el enfoque de la Disuasión. Mientras que la desaprobación social percibida es mayor y la transgresión percibida de la norma por parte de la gente es menor en infractores menos frecuentes, llama la atención que se haya obtenido una frecuencia percibida de transgresión por parte del grupo de referencia mayor que la que presentan los conductores que incumplen habitualmente. Por lo que respecta a las variables de Legitimidad, en ambos casos se han obtenido valores más altos en infractores menos habituales, siendo su condena moral de la conducción bajo los efectos del alcohol y la valoración del castigo formal que debería aplicarse mayores que en el grupo de conductores que incumplen frecuentemente la norma.

-Análisis bivariado

En segundo lugar se ha analizado la relación entre la frecuencia de incumplimiento de cada grupo y las variables de Conocimiento, Disuasión, Influencia social y Legitimidad, evaluadas en el estudio. Los resultados se presentan a continuación.

Relación Incumplimiento-Conocimiento

El análisis de la influencia del Conocimiento de la naturaleza administrativa vs penal de cada uno de los preceptos viales en el cumplimiento de los mismos, se llevó a cabo mediante la aplicación de la prueba T-Student. Como se observa en la Tabla 10, la única diferencia de medias estadísticamente significativa y clínicamente relevante es la correspondiente a la influencia del Conocimiento sobre el cumplimiento del límite de alcoholemia de los infractores no frecuentes, de manera que la media de la frecuencia de incumplimiento de la norma es significativamente menor entre los conductores que saben

que la norma del límite de alcoholemia está tipificada en el Código Penal, frente a la de aquellos que no lo saben.

Tabla 10. Diferencia de medias de la frecuencia de transgresión de las normas en función del conocimiento

Norma	Infractor	Conocimiento	M	T	<i>p</i>	<i>r</i>
Cinturón	No frecuente	No	1,96	-0,28	0,779	0,04
		Sí	2,03			
	Frecuente	No	7,30	0,29	0,774	0,15
		Sí	7,05			
Móvil	No frecuente	No	2,15	-0,07	0,941	0
		Sí	2,16			
	Frecuente	No	6,28	0,19	0,851	0,02
		Sí	6,21			
Velocidad	No frecuente	No	2,36	0,48	0,63	0,02
		Sí	2,31			
	Frecuente	No	6,25	-1,92	0,056	0,11
		Sí	6,63			
Alcoholemia	No frecuente	No	2,86	2,5	0,013	0,2
		Sí	1,9			
	Frecuente	No	6,5	0,42	0,683	0,13
		Sí	6			

Relación Incumplimiento-Disuasión

En cuanto a las variables de Disuasión, el único factor que aparece relacionado con la frecuencia de incumplimiento es la Certeza percibida de sufrir un accidente si se transgrede la norma, solamente en infractores no frecuentes y respecto a las normas del cinturón de seguridad y de la manipulación del teléfono móvil (Tabla 11). Llama la atención que el signo de la relación entre la frecuencia de incumplimiento y esa percepción de riesgo sea positiva, para el caso del teléfono móvil, indicando que aquellos individuos que más frecuentemente manipulan el teléfono mientras conducen son los que poseen mayores

percepciones acerca del riesgo de sufrir un accidente por este motivo. No obstante, su magnitud es bastante pequeña a pesar de que el coeficiente de correlación haya resultado estadísticamente significativo, probablemente debido al gran tamaño muestral presente en este grupo.

Tabla 11. Correlaciones entre la frecuencia de transgresión de las normas y variables de Disuasión

Transgresión	Infractor	Certeza sanciones	Certeza accidentes/daños	Severidad percibida
Cinturón	No frecuente	-0,08	-0,28*	-0,14
	Frecuente	-0,06	0,08	0,16
Móvil	No frecuente	0	0,12*	0,06
	Frecuente	0,15	-0,06	-0,05
Velocidad	No frecuente	-0,01	-0,01	0,01
	Frecuente	0,07	0,07	0,02
Alcoholemia	No frecuente	0,05	-0,01	0,06
	Frecuente	0,22	-0,49	-0,15

*Significativa al nivel 0,05

Relación Incumplimiento-Influencia social

Por lo que respecta al enfoque de Influencia social, se han obtenido resultados dispares en función del tipo de norma de la que se trate y del tipo de infractor analizado (Tabla 12). En primer lugar, ninguna de las normas sociales evaluadas parece relacionarse con el incumplimiento del uso del cinturón de seguridad y solamente se ha obtenido una relación significativa respecto a la norma del teléfono móvil en aquellos que transgreden poco este precepto y el incumplimiento percibido por parte del grupo de referencia. Es decir, cuanto mayor es la frecuencia de transgresión percibida por parte de los demás, mayor es el incumplimiento de esta norma. En cuanto a los límites de velocidad, tanto el comportamiento percibido de la gente en general como el de los iguales influyen en su transgresión, pero solamente de los conductores que incumplen habitualmente. Por último, el precepto vial que parece más influido por las normas sociales es el límite de alcoholemia. Concretamente, se han encontrado relaciones significativas entre la transgresión percibida de los demás (gente y grupo de referencia) y la de aquellos que incumplen con menos frecuencia. Por otra parte, cuanto mayor es la desaprobación social percibida por parte de los demás, menor es la frecuencia con la que los infractores frecuentes conducen ebrios y cuanto más elevada es la transgresión percibida en el grupo de referencia, mayor es la frecuencia de incumplimiento de la que informan estos conductores.

Tabla 12. Correlaciones entre la frecuencia de transgresión de las normas y las variables de Influencia Social

Transgresión	Infractor	Desaprobación social	Norma descriptiva gente	Norma descriptiva grupo
Cinturón	No frecuente	0,01	0,11	0,05
	Frecuente	0,12	0,16	-0,18
Móvil	No frecuente	0,06	0,03	0,26**
	Frecuente	0,06	0,04	0,08
Velocidad	No frecuente	0,07	0	0,01
	Frecuente	0,01	0,13*	0,12*
Alcoholemia	No frecuente	0	0,23**	0,4**
	Frecuente	-0,7**	0,2	0,71**

*Significativa al nivel 0,05; ** Significativa al nivel 0,01

Relación Incumplimiento-Legitimidad

Tabla 13. Correlaciones entre la frecuencia de transgresión de las normas y las variables de Legitimidad

Transgresión	Infractor	Juicio moral	Valoración adecuación castigo
Cinturón	No frecuente	-0,17	-0,17
	Frecuente	0,33	-0,21
Móvil	No frecuente	0,04	0,12*
	Frecuente	0,05	-0,09
Velocidad	No frecuente	-0,18**	-0,02
	Frecuente	0	0,03
Alcoholemia	No frecuente	-0,19*	-0,08
	Frecuente	-0,24	0,35

*Significativa al nivel 0,05; ** Significativa al nivel 0,01

En cuanto a las variables de Legitimidad evaluadas, la mayor condena de los comportamientos contrarios a la norma se relaciona con una menor frecuencia de

incumplimiento por parte de transgresores menos habituales y solamente en los casos de los límites de velocidad y del límite de alcoholemia al volante (Tabla 13), precisamente las únicas normas penales de entre las estudiadas. Sin embargo, este factor no parece estar relacionado con el comportamiento de los conductores respecto al uso del cinturón de seguridad y a la manipulación del teléfono móvil mientras se está conduciendo. Por lo que respecta a la valoración de la adecuación del castigo formal asociado a la transgresión de cada una de las normas, este parece ser un factor relacionado exclusivamente con la manipulación del teléfono móvil mientras se conduce, por parte de aquellos que lo hacen menos habitualmente. Sin embargo, y contrariamente a lo esperado, el signo de la correlación indica que los que transgreden más son los que opinan que su incumplimiento debería sancionarse más severamente.

c) Análisis del incumplimiento de infractores sancionados

Los análisis que se presentan a continuación corresponden exclusivamente a la norma de los límites de velocidad, ya que las tasas de conductores sancionados obtenidas por transgredir el resto de normas abordadas son demasiado bajas.

-Análisis descriptivo

En primer lugar, en cuanto al conocimiento de la naturaleza penal de la norma de los límites de velocidad, este es superior entre los conductores previamente sancionados que infringen la norma habitualmente (74,7%; n=95), que entre los infractores menos frecuentes (66,1%; n=112).

Tabla 14. Estadísticos descriptivos de las variables del estudio según la frecuencia de incumplimiento de los conductores sancionados por exceso de velocidad

Variable	Infractor	M	Md	Mo	Dt	Q	Min	Máx
Certeza sanción	No frecuente	5,52	5	8	2,86	2,5	0	10
	Frecuente	6,69	7	8	2,46	1,5	0	10
Certeza accidentes	No frecuente	6,14	6	8	2,79	1,5	0	10
	Frecuente	6,07	7	7	2,71	1,5	0	10
Severidad	No frecuente	2,31	2	2	0,63	0,5	1	3
	Frecuente	2,36	2	2	0,62	0,5	1	3
Desaprobación	No frecuente	6,58	7	10	3,28	2,5	0	10

social	Frecuente	6,51	7	10	3,31	3	0	10
Norma descriptiva gente	No frecuente	6,85	7	8	1,97	1	1	10
	Frecuente	7,94	8	8	1,79	1	0	10
Norma descriptiva grupo	No frecuente	3,47	3	0	2,7	2	0	10
	Frecuente	5,48	6	8	2,95	2,5	0	10
Juicio moral	No frecuente	7,68	8	10	2,16	2	0	10
	Frecuente	6,9	7	5	2,46	2	0	10
Valoración adecuación castigo	No frecuente	2,97	3	3	0,52	0	2	4
	Frecuente	2,91	3	3	0,53	0	1	4

Por lo que respecta a los análisis descriptivos expuestos en la Tabla 14, observamos que la percepción de riesgo de ser sancionado y la severidad percibida del castigo son mayores entre los que transgreden más habitualmente que entre los que lo hacen menos frecuentemente. Teniendo en cuenta que todos han sido previamente sancionados por exceder la velocidad permitida, en principio cabría esperar que aquellos que lo siguen haciendo con más frecuencia fueran los que presentarían una certeza percibida del castigo menor y considerarían más leves las sanciones que se aplican por la transgresión. Los resultados obtenidos tanto para la certeza percibida de sufrir un accidente si se excede la velocidad permitida, como para el resto de variables analizadas, son congruentes a lo que se deriva de cada enfoque. Concretamente, aquellos conductores sancionados en el pasado que transgreden más frecuentemente son los que perciben un menor riesgo de sufrir un accidente de tráfico, menos desaprobación social, una mayor frecuencia de transgresión por parte de los demás, son los que condenan menos el comportamiento que prohíbe la norma y los que consideran en menor medida que la transgresión de los límites de velocidad habría que sancionarlos más severamente.

-Análisis bivariado

En cuanto al análisis de la relación entre el conocimiento de la norma y la transgresión de los conductores sancionados los resultados indican que esta variable influye significativamente en el comportamiento de aquellos que no transgreden habitualmente. Concretamente, la frecuencia de incumplimiento en este grupo es menor en los conductores que saben que la transgresión de los límites de velocidad puede llegar a ser un comportamiento tipificado en el Código Penal que la que presenta el grupo de individuos que no tiene este conocimiento (Tabla 15).

Tabla 15. Diferencia de medias de la frecuencia de transgresión de los límites de velocidad de infractores sancionados en función del conocimiento

Norma	Infractor	Conocimiento	M	T	<i>p</i>	<i>r</i>
Velocidad	No frecuente	No	2,66	2,12	0,037	0,2
		Sí	2,24			
	Frecuente	No	6,79	0,27	0,787	0,03
		Sí	6,69			

Tabla 16. Correlaciones entre la frecuencia de transgresión de los conductores sancionados por exceso de velocidad y el resto de variables del estudio

Infractor	Certeza sanc.	Certeza accidentes	Severidad percibida	Des. social	N. descriptiva gente	N. descriptiva grupo	Juicio moral	Val. adecuación castigo
No frecuente	0,14	-0,03	-0,07	-0,02	0,06	0,22*	-0,15	0,22*
Frecuente	0,17	0,09	0,14	-0,07	0,08	0,26*	-0,03	-0,06

*Significativa al nivel 0,05

El análisis de las correlaciones entre la transgresión de los conductores sancionados por exceso de velocidad y el resto de variables evaluadas muestra relaciones estadísticamente significativas entre la frecuencia de incumplimiento de los límites de velocidad de ambos grupos de conductores y la transgresión percibida por parte del grupo de referencia (Tabla 16). También se observan covariaciones entre la transgresión de infractores poco frecuentes y la opinión acerca de que esta norma debería castigarse más severamente, relación de signo opuesto al esperado. En cualquier caso, a partir de los resultados obtenidos, lo que no podemos afirmar es que las variables del enfoque de la Disuasión influyan de ninguna forma en la frecuencia de transgresión de los conductores sancionados previamente.

d) Análisis del incumplimiento de multi-infractores

Por último, con el 34,9% de la muestra correspondiente a conductores multi-infractores se han llevado a cabo análisis bivariados, para determinar qué factores están relacionados con la transgresión reiterada de distintas normas a la vez. Dada la baja prevalencia de algunas de las categorías (Tabla 4), el análisis se ha realizado con todos los participantes considerados multi-infractores, sin diferenciar por combinaciones de normas transgredidas, aunque la mayor prevalencia es la que le corresponde aquellos que

manipulan el teléfono móvil mientras conducen y exceden los límites de velocidad, lo que constituye aproximadamente el 60% de estos conductores.

-Relación Incumplimiento-Conocimiento

Para analizar si el conocimiento de la naturaleza penal o no de las normas abordadas influye en el cumplimiento de las mismas por parte de los conductores multi-infractores, se llevaron a cabo contrastes de medias aplicando la prueba T-Student. Como se observa en la Tabla 17, la diferencia de medias de la frecuencia de transgresión de las normas en función del conocimiento solamente resultó estadísticamente significativa en el caso de la norma del nivel de alcoholemia, tal y como ocurría en la muestra de infractores, pero no se puede afirmar que conocer la naturaleza del resto de preceptos formales influya en el cumplimiento de los mismos.

Tabla 17. Diferencia de medias de la frecuencia de transgresión de las normas de los conductores multi-infractores en función del conocimiento de la naturaleza de la norma

Norma	Conocimiento	\bar{X}	T	p	r
Cinturón	No	0,48	-0,274	0,784	0,01
	Sí	0,52			
Móvil	No	2,46	0,116	0,908	0,01
	Sí	2,44			
Velocidad	No	4,08	-0,461	0,645	0,02
	Sí	4,20			
Alcoholemia	No	1,88	3,778	0,000	0,17
	Sí	0,66			

-Relación Incumplimiento-Disuasión

Tabla 18. Correlaciones entre la frecuencia de transgresión de las normas de los conductores multi-infractores y las variables de Disuasión

Transgresión	Certeza sanciones	Certeza accidentes/daños	Severidad percibida	Número de sanciones recibidas
Cinturón	0,01	-0,05	-0,02	0,08
Móvil	0,14**	0,04	0,06	0,07
Velocidad	0,17**	0,02	0,07	0,1*
Alcoholemia	0	-0,18**	-0,02	0,1*

*Significativa al nivel 0,05; ** Significativa al nivel 0,01

Como ocurre con la muestra de infractores, encontramos relaciones estadísticamente significativas, aunque de baja magnitud y en sentido contrario al esperado, entre la certeza

percibida de ser sancionado y el incumplimiento de las normas más transgredidas por los conductores españoles como son la manipulación del teléfono móvil y los límites de velocidad (Tabla 18). También se han encontrado relaciones de signo contrario al esperado y de valores muy modestos entre la transgresión de las normas penales abordadas (velocidad y alcoholemia) y el número de sanciones recibidas en los últimos 5 años. Por último, un factor que hasta ahora no había resultado relacionado con el comportamiento de los conductores es la certeza percibida de sufrir un accidente de tráfico si se transgrede la norma, que parece estar relacionada con una menor frecuencia de incumplimiento del límite de alcoholemia al volante.

-Relación Incumplimiento-Influencia social

Tabla 19. Correlaciones entre la frecuencia de transgresión de las normas de los conductores multi-infractores y las variables de Influencia Social

Transgresión	Desaprobación social	Norma descriptiva gente	Norma descriptiva grupo
Cinturón	-0,13**	0,21**	0,18**
Móvil	-0,05	0,24**	0,36**
Velocidad	-0,05	0,21**	0,3**
Alcoholemia	-0,15**	0,13**	0,25**

**Significativa al nivel 0,01

En cuanto a la influencia del comportamiento percibido de los demás en el cumplimiento de normas por parte de los conductores multi-infractores, cuanto mayor es la desaprobación social percibida por conducir sin cinturón o bajo los efectos del alcohol, menor es la frecuencia de incumplimiento de estas dos normas (Tabla 19). Respecto a las normas sociales descriptivas, la frecuencia percibida de transgresión por parte tanto de la gente, en general, como concretamente, del grupo de referencia, aparece relacionada significativamente con la propia transgresión de las cuatro normas abordadas, constituyendo, como en el caso de los conductores infractores, los factores de mayor peso de entre los analizados en el cumplimiento normativo.

-Relación Incumplimiento-Legitimidad

Por último, y de forma similar a los resultados obtenidos en la muestra de infractores, cuanto mayor es la condena moral del exceso de velocidad y de alcoholemia al volante, menor es la frecuencia de incumplimiento de estas normas por parte de los conductores multi-infractores (Tabla 20). En este caso, además, considerar que la transgresión debería castigarse más severamente aparece también relacionado, de manera estadísticamente significativa y en exclusiva, con el cumplimiento de la norma del límite de alcoholemia.

Tabla 20. Correlaciones entre la frecuencia de transgresión de las normas de los conductores multi-infractores y las variables de Legitimidad

Transgresión	Juicio Moral	Valoración adecuación castigo
Cinturón	-0,01	-0,06
Móvil	0,04	-0,04
Velocidad	-0,13**	-0,06
Alcoholemia	-0,11**	-0,16**

**Significativa al nivel 0,01

2.3 *Discusión*

En el presente estudio se ha llevado a cabo un análisis descriptivo exhaustivo del comportamiento de una muestra representativa de conductores españoles referido al incumplimiento de cuatro normas de tráfico estrechamente relacionadas con la siniestralidad vial y sus consecuencias como lo son el uso del cinturón de seguridad, la conducción utilizando manualmente dispositivos de telefonía móvil, los límites de velocidad y el límite de alcoholemia al volante.

En primer lugar, la norma más frecuentemente transgredida y la que cuenta con una mayor prevalencia de conductores sancionados es la relativa a los límites de velocidad, seguida por la que prohíbe la manipulación del teléfono móvil mientras se va conduciendo. Según se ha obtenido en otros estudios nacionales en los que se ha comparado el cumplimiento de los límites de velocidad y de otras como el límite de alcoholemia (Bautista, 2012; Miró y Bautista, 2013), estos resultados son coherentes con el hecho de que el exceso de velocidad es un comportamiento menos condenado moralmente que otras conductas que realizamos al volante y, tal y como se derivaba de esas investigaciones, el juicio moral que realiza el sujeto sobre el comportamiento que prohíbe es un factor determinante para el cumplimiento. Relacionado con esta idea está el hecho de que las normas más respetadas de nuestro estudio sean, en primer lugar, el uso del cinturón de seguridad y, en segundo, la conducción bajo los efectos del alcohol, para las que socialmente se suelen atribuir peores consecuencias y mayores riesgos de sufrir daños personales importantes si no se respetan, y, en definitiva, cuya transgresión está más estigmatizada. Aunque estos resultados se corresponden con la muestra total de participantes, el objetivo principal del estudio es el de analizar el comportamiento ante las normas viales de un segmento concreto y representativo de la población total de conductores, el de aquellos que transgreden habitualmente las mismas, al ser esta una problemática recurrente para la prevención de la accidentalidad y la promoción de la conducción responsable por parte de las políticas públicas en materia de seguridad vial.

Por lo que respecta a los resultados obtenidos en conductores no sancionados, ni la certeza de ser detectado ni la severidad percibidas son variables relacionadas con la frecuencia de transgresión independientemente de la norma vial que se analice y de la frecuencia de incumplimiento. Solamente la certeza percibida de sufrir daños, variable que, por otra parte, está íntimamente relacionada con atribuciones acerca de la moralidad de llevar a cabo un comportamiento del que se percibe que pueden derivarse consecuencias negativas, se ha visto asociada, en mayor medida, con el uso del cinturón de seguridad por parte de aquellos que transgreden menos habitualmente. Y es que no utilizar el cinturón, y otras conductas como la manipulación del teléfono móvil (para la que la certeza percibida de sufrir un accidente también ha resultado relacionarse significativamente, pero en sentido contrario al esperado) o conducir bebido, son comportamientos percibidos como altamente peligrosos, según lo que muestran otros estudios (Montoro, Roca y Lucas-Alba, 2010, p. 860). Sin embargo, a pesar de que hipotetizábamos inicialmente que las variables de Disuasión deberían ejercer alguna influencia en los conductores que sí han sido sancionados previamente, según lo que se deriva de la teoría de la prevención especial negativa, a partir de la evidencia empírica obtenida solo podemos afirmar que ni la certeza, ni la severidad percibidas son determinantes tampoco del comportamiento de este tipo de conductores, al menos ante la norma de los límites de velocidad que es sobre la única que se ha podido analizar. Estos hallazgos son coherentes con los encontrados en investigaciones en otros países realizados con muestras de conductores reincidentes para los que, no solamente ni la magnitud de las sanciones recibidas ni la certeza percibida de volver a ser castigado, por sí solas, parecen factores disuasorios claros (e.g. Moffat y Poynton, 2007), sino que pueden llegar a tener, incluso, efectos criminógenos. Respecto a la transgresión de los límites de velocidad que es sobre la única con la que se ha contado con suficiente muestra de conductores previamente sancionados en este estudio, podríamos explicar estos resultados encontrados acudiendo al concepto de *norma perversa* acuñado por Fernández-Dols (1992, p. 242 y ss.; 1994, p.3 y ss.), que hace referencia a preceptos que, aún estando su transgresión sujeta a sanciones formales, su incumplimiento es generalizado por no considerarse legítimo justos. De esta forma, a pesar de que los conductores ya han experimentado el castigo en el pasado y saben que es real, su comportamiento no vendrá determinado por este tipo de amenaza, sino por lo que consideran que es un comportamiento adecuado o no, según su propio sistema de valores.

En cuanto a las variables de Legitimidad, y según lo esperado, existen diferencias en la influencia del juicio moral que se hace de la norma y la frecuencia de transgresión. Concretamente, aquellos conductores no sancionados que son infractores menos frecuentes, incumplen menos la norma cuanto más condenan el comportamiento que prohíbe. Los resultados son aún más interesantes si atendemos a los preceptos viales entre los que se han encontrado relaciones significativas, que son precisamente las dos únicas normas que están tipificadas en el Código Penal de entre las abordadas. De ello se puede derivar que quizá la formulación penal está facilitando el desarrollo de una conciencia acerca de determinadas conductas que no deberían realizarse, más que por la amenaza de castigos formales externos, por el hecho de que no son moralmente adecuados. A estas conclusiones ya se llegó en un estudio anterior realizado con una muestra general de conductores infractores y no infractores (Miró-Llinares y Bautista, 2013, p.45) en el que se

planteó que, aunque no se habían obtenido evidencias de que la Ley Orgánica 15/2007, de 30 de noviembre, por la que se modificaba el Código Penal en materia de seguridad vial, tuviera efectos disuasorios claros, sí que parecía contribuir en la construcción de una convicción social acerca de lo negativo que resulta la transgresión de las normas viales. Estos juicios morales de la norma, sin embargo, no parecen ser un factor relevante cuando se analiza su relación con la transgresión de conductores previamente sancionados, para los que sí que influye, aunque de manera contraria a la esperada, otro de los indicadores de Legitimidad evaluados como es la valoración de la adecuación del castigo. Concretamente, los conductores que consideran que el exceso de velocidad debería castigarse más severamente, son los que presentan mayores frecuencias de incumplimiento, aunque solo influye y de esta manera, sobre los que lo hacen menos frecuentemente, no sobre los infractores habituales, a pesar de que ambos grupos de conductores han recibidos sanciones en el pasado por incumplir esta norma y tendrán desarrolladas opiniones y actitudes formadas a partir de la experiencia personal acerca de cómo debería ser sancionada esta norma. Estas diferencias entre grupos de conductores sancionados respecto a la norma de los límites de velocidad vuelven a ser congruentes con el concepto de norma perversa anteriormente expuesto, pudiéndose inferir que aquellos que, a pesar de haber sido previamente sancionados, siguen transgrediendo habitualmente, son los sujetos que menos condenan ese comportamiento y menos legítima perciben la norma.

Respecto a las relaciones entre el incumplimiento y las normas sociales, estas variables han resultado ser las que más determinan el comportamiento, tanto de conductores previamente sancionados como no castigados formalmente. En primer lugar, de entre los pocos factores que parecen relacionados con la manipulación del teléfono móvil, la transgresión percibida de esta norma por parte del grupo de referencia es determinante del incumplimiento por parte de aquellos infractores poco frecuentes. Por lo que respecta a los conductores no sancionados previamente, la desaprobación social percibida parece un factor preventivo del incumplimiento de los transgresores frecuentes del límite de alcoholemia y la transgresión percibida por parte del grupo de referencia ha resultado un factor de riesgo. Sería, por tanto, indispensable, según se ha mencionado anteriormente, crear una conciencia moral que cale en la sociedad para que estos conductores, que además son los que de manera recurrente se ponen a sí mismos y a los demás en peligro en la carretera, rehúsen de seguir haciéndolo o, al menos, con esa frecuencia, si reciben el rechazo y el ejemplo de su entorno. En cuanto a los individuos que conducen bebidos, pero con una menor frecuencia, el factor más relacionado es el comportamiento percibido por parte de los demás, tanto el de la gente en general, como el del grupo de referencia. Teniendo en cuenta que se trata de infractores menos frecuentes, es probable que hayan recibido menos rechazo por parte de su entorno cercano por transgredir la norma que los del grupo anterior, por lo que la desaprobación social en este caso no parece tener efectos preventivos. De forma contraria, el incumplimiento percibido por parte de la gente y del grupo son factores determinantes de la transgresión de los límites de velocidad, pero solamente de aquellos que lo hacen habitualmente. Este resultado está en consonancia con los anteriormente obtenidos para esta norma respecto a la influencia del juicio moral, pero solamente entre infractores menos frecuentes y es que es coherente que la baja frecuencia

de transgresión se relacione con una mayor condena moral y que siendo así, los individuos no se vean influidos por lo que hacen los demás, sino que guíen su conducta en función de sus propios principios. Sin embargo, cuando la transgresión de la norma no es percibida como un hecho tan condenable, es lógico que el comportamiento pueda venir determinado, en mayor medida por lo que se percibe que hace el resto de la gente, consiguiendo así legitimarlo y sirviendo además de justificación para continuar transgrediendo de manera reiterada.

Aunque no se ha comentado hasta este punto, el conocimiento de la naturaleza de la norma ha resultado ser un factor predictor del cumplimiento de los límites de velocidad y de alcoholemia, pero solamente para aquellos infractores poco frecuentes. Sabiendo que se trata de los únicos dos preceptos, de entre los abordados, cuya transgresión ha sido tipificada en el Código Penal, estos resultados podrían constituir otra evidencia a favor de la influencia preventiva de la norma penal, pero no por la amenaza del castigo severo que supone, sino por su papel a la hora de crear conciencia moral. De hecho, teniendo en cuenta los resultados obtenidos para estas dos normas, los factores determinantes del cumplimiento son los referidos a las normas sociales y a la condena moral de las conductas prohibidas en las mismas, mientras que ni la certeza percibida del castigo ni la severidad atribuida al mismo parecen ser claves para la prevención general y especial negativas en este contexto.

Por último, en cuanto a los conductores que hemos denominado multi-reincidentes, parece que su perfil es significativamente distinto al de aquellos que solo infringen alguna norma. Sin embargo, sobre su frecuencia de incumplimiento se han encontrado relaciones importantes con la mayoría de factores evaluados, concretamente con los referidos a las normas sociales, determinantes de la transgresión de todos los preceptos viales por parte de este tipo de infractores y con el juicio moral realizado sobre las normas de velocidad y de alcoholemia, tal y como ocurría en las tipologías de conductores comentadas anteriormente. A pesar de que la falta de muestra ha impedido poder analizar el tipo de multi-infractor y su grado de frecuencia de transgresión respecto al resto de variables, estos resultados constituyen un primer acercamiento hacia los elementos que deberían ser tenidos en cuenta a la hora de diseñar programas de prevención dirigidos a este tipo de conductores.

2.4. Conclusiones

Intentando dar respuesta a la pregunta del título que ha articulado todo este trabajo, y a la vista de los resultados arrojados por el estudio empírico podemos concluir que la conducta transgresora reiterada al volante está relacionada con la desaprobación social y con las percepciones acerca de qué hacen los demás, sobre todo, aquellas personas que constituyen el grupo de referencia. Los conductores infractores españoles no parecen guiar su conducta por sus percepciones acerca del riesgo que corren de ser sancionados formalmente, ni siquiera por la severidad atribuida al castigo formal asociado al incumplimiento de las normas viales, incluso habiendo sido sancionados en el pasado, objetivo de la mayoría de

intervenciones y de políticas que en materia de seguridad vial se llevan diseñando y aplicando en los últimos años. A juzgar por las evidencias empíricas obtenidas a través de este y de otros trabajos anteriores puede afirmarse que el comportamiento de aquellos que tenemos a nuestro alrededor tiene una influencia mayor sobre nuestra propia conducta en este contexto de la que puede ejercer la amenaza del castigo.

Que las premisas de la disuasión en términos de prevención general negativa (o disuasoria) no se puedan dar por probadas conforme a las posibilidades de este estudio no significa, sin embargo, que no sea posible que la tendencia político legislativa de incremento del ámbito y el castigo penal en materia de seguridad vial de las últimas décadas no pueda tener algún tipo de influencia indirecta en el cumplimiento normativo. A pesar de que, a partir de los resultados que arroja el presente estudio, no podemos establecer relaciones de causalidad, no debiera descartarse que el conocimiento de los ciudadanos de que ciertos comportamientos al volante están tipificados en el Código Penal pueda estar ejerciendo una función moralizadora, señalando a la sociedad qué comportamientos no se consideran legítimos y creando, en definitiva, una conciencia social al respecto que acaba influyendo en el comportamiento individual. De hecho, los resultados obtenidos cinco años después del primer estudio que realizamos sobre cumplimiento de los límites de velocidad y del límite de alcoholemia al volante (Bautista, 2012; Miró-Llinares y Bautista, 2013) reflejan una disminución, por parte de los conductores españoles, de la transgresión de estas dos normas tipificadas, desde 2007, en el Código Penal, y ello teniendo en cuenta que la Ley Orgánica 5/2010, de 22 de junio, en materia de seguridad vial supuso una reducción de las penas aplicables a estos delitos en determinadas condiciones. Es obvio que son tantos los factores causales relacionados con la conducción y con el cumplimiento que difícilmente podemos confirmar que existe una relación directa entre el incremento de la desvaloración social de las conductas de riesgo al volante y el mayor cumplimiento, pero cuanto menos no debe descartarse, como sí se ha hecho con respecto a las premisas de la prevención general negativa, que la criminalización de determinadas conductas influye en la percepción de la sociedad sobre su inmoralidad y, esto, en su cumplimiento. La prevención general que entraría en juego, por tanto, sería la positiva, y no la negativa.

A partir de esta hipótesis que, en futuros estudios y con otras metodologías, trataremos de confirmar, puede convenirse que el legislador podría, si no dejar de disuadir a los conductores a través de la amenaza del castigo, sí enfatizar la función legitimadora de la norma. Para hacerlo debiera, en primer lugar, mejorar la comunicación efectiva de la misma y de las sanciones aplicables por su transgresión, con el objetivo tanto de aumentar el bajo conocimiento sobre ellas que tiene una gran parte de la población. De esta forma, a través de su difusión es probable se desarrollen nuevos patrones de comportamiento más responsable al volante, que puedan ir siendo transmitidos socialmente, para aumentar las intuiciones compartidas acerca de la legitimidad de las normas viales. Pero en segundo lugar el legislador debe seguir la tendencia, comenzada en la Ley Orgánica 5/2010, de 22 de junio, de modificación del Código Penal, de ponderar la gravedad de las sanciones penales a la peligrosidad de los hechos cometidos y limitar la aplicación de las penas privativas de libertad a los supuestos más graves. Al fin y al cabo un Estado Social y Democrático de Derecho no debe utilizar sus recursos punitivos más severos como forma de "educación social", y dado que el efecto moralizante ya viene asociado al sistema penal

en su conjunto es posible cohonestar la construcción indirecta de una “mores” de la seguridad vial con la utilización de sanciones distintas a las de la privación de libertad.

Por último, y como líneas de investigación futuras, el siguiente paso a partir de este punto debería ser la construcción de modelos predictivos robustos de la transgresión de las normas viales para, a partir del análisis de la influencia conjunta de los factores que para cada norma y tipología de infractor han resultado relacionarse de manera significativa, poder explicar y predecir el incumplimiento reiterado y extraer la mejor combinación de factores que faciliten el diseño y aplicación de estrategias y programas de prevención y de promoción de la conducción responsable en nuestro país.

3. Bibliografía

Johannes ANDEANAES (1974), "Punishment and deterrence", The University of Michigan Press, Ann Arbor.

Johannes ANDEANAES (1988), "The Scandinavian experience", En Michael D. LAURENCE, John SNORTUM y Franklin E. ZIMRING (eds.), *Social control of the drinking driver*, University of Chicago Press, Chicago, págs. 43-63.

Scott BAUM (1999), "Self-Reported drink driving and deterrence", *Australian and New Zealand Journal of Criminology*, Vol. 32, Nº 3, págs. 247-261.

Rebeca BAUTISTA (2012). *La Obediencia a las Normas de Tráfico: Predictores Psicosociales del Cumplimiento Normativo tras la Reforma del Código Penal de 2007 en Materia de Seguridad Vial*. Tesis doctoral no publicada.

Rebeca BAUTISTA y Fernando MIRÓ-LLINARES. (en prensa), "Delincuencia vial y reincidencia: un análisis de su prevalencia y concurrencia con la delincuencia común en la provincia de Alicante", *Revista de Derecho Penal y Criminología*.

Rebeca BAUTISTA, Esther SITGES y Sonia TIRADO (2015), "Psychosocial Predictors of Compliance with Speed Limits and Alcohol Limits by Spanish Drivers: Modeling Compliance of Traffic Rules", *Laws*, Vol. 4, Nº 3, págs. 602-616. (<http://www.mdpi.com/2075-471X/4/3/602>).

Marqués de BECCARIA (1969). *De los delitos y las penas* (F. Tomás y Valiente, Trad.). Madrid: Aguilar. (Trabajo original publicado en 1764).

Douglas J. BEIRNESS, Daniel Richard MAYHEW y Herbert Marshall SIMPSON (1997). *DWI Repeat Offenders: A Review and Synthesis of the Literature*, Health Canada, Canada.

Dale E. BERGER y John SNORTUM (1986), "A structural model of drinking and driving: alcohol consumption, social norms, and moral commitments", *Criminology*, Vol. 24, Nº1, págs. 139-53.

Alan A. CAVAIOLA y Charles WUTH (2002), *Assessment and treatment of the DUI offender*, Haworth, New York.

Robert B. CIALDINI, Carl A. KALLGREN y Raymond R. RENO (1991), "A focus theory of normative conduct: A theoretical refinement and reevaluation of the role of norms in human behavior", En Leonard BERKOWITZ (Ed.), *Advances in experimental social psychology*, Academic Press, San Diego, págs. 201-234.

Robert B. CIALDINI, Raymond R. RENO y Carl A. KALLGREN (1990), "A focus theory of normative conduct: Recycling the concept of norms to reduce littering in public places. *Journal of Personality and Social Psychology*", Vol. 58, Nº 6, págs. 1015-1026.

Jeremy D. DAVEY y James E. FREEMAN (2011), "Improving road safety through deterrence-based initiatives", *Sultan Qaboos University Medical Journal*, Vol. 11, N°1, págs.29-37.

Paz DE LA CUESTA (2007), *El conocimiento normativo en una teoría de la racionalidad limitada. En P. De la Cuesta, Conocimiento de la ilicitud. Aproximación al conocimiento de la antijuridicidad del hecho desde las teorías psicológicas del pensamiento intuitivo*, Dykinson, Madrid, págs.. 87-132.

Scott DECKER, Richard WRIGHT y Robert LOGIE (1993), "Perceptual deterrence among active residential burglars: a research note", *Criminology*, Vol. 3, págs. 135-147.

DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO (2014), "El desafío de la reincidencia", *Revista Interactiva Tráfico y Seguridad Vial*. <http://revista.dgt.es/Galerias/hemeroteca/revista/TRAFICO-230-S-Verano-15.pdf>

José Miguel FERNÁNDEZ-DOLS (1992), "Procesos escabrosos en psicología social: el concepto de norma perversa", *Revista de Psicología Social*, Vol. 7, N° 2, págs. 243-255.

José Miguel FERNÁNDEZ-DOLS (1994), "Efectos cotidianos de las normas perversas en la tolerancia a la corrupción", *Revista de Psicología Social*, Vol. 9, N° 1, 3-12.

James FREEMAN y Barry WATSON (2006), "An application of Stafford and Warr's reconceptualisation of deterrence to a group of recidivist drink drivers", *Accident Analysis and Prevention*, Vol. 38, N° 3, págs. 462-471.

Harold G. GRASMICK y George J. BRYJAK (1980), "The deterrent effect of perceived severity of punishment", *Social Forces*, Vol. 59, N° 2, págs. 471-491.

Ross J. HOMEL (1988), *Policing and punishing the drinking driver. A study of specific and general deterrence*, Springer-Verlag, New York.

David M. KENNEDY (2009), *Deterrence and crime prevention. Reconsidering the prospect of sanction*, Routledge, New York.

Lance LOCHNER (2007), "Individual perceptions of the criminal justice system", *American Economic Review*, Vol. 97, N° 1, págs 444-460.

George LOEWENSTEIN (1987), "Anticipation and the valuation of delayed consumption", *The Economic Journal*, Vol. 97, N°. (387), págs. 666-684.

Ross L. MATSUEDA, Derek A. KREAGER y David HUIZINGA (2006), "Deterring delinquents: A rational choice model of theft and violence", *American Sociological Review*, Vol. 71, N°. (1), págs. 95-122.

David L. MCARTHUR y Jess F. KRAUS (1999), "The specific deterrence of administrative per se laws in reducing drunk driving recidivism", *American Journal of Preventive Medicine*, Vol. 16, Junio 1999, págs. 68-75.

Fernando MIRÓ-LLINARES y Rebeca BAUTISTA (2013), "¿Por qué cumplimos las normas penales? Sobre la disuasión en materia de seguridad vial", *InDret: Revista para el Análisis del Derecho*, Vol. 4, Octubre 2013, págs. 1-53.

Steve MOFFATT et al. (2007), *The deterrent effect of higher fines on recidivism: Driving offences*. *Crime and Justice Bulletin 106*, NSW Bureau of Crime Statistics and Research, Sydney.

Luis Vicente MONTORO, Javier ROCA y Antonio LUCAS-ALBA (2010), "Creencias de los conductores españoles sobre la velocidad", *Dialnet*, Vol. 22, N^o. 4, págs. 858-864.

Daniel S. NAGIN (1998), "Criminal deterrence research at the outset of the twenty-first century", *Crime and Justice*, Vol. 23, págs. 1-42.

Daniel S. NAGIN y Greg POGARSKY (2001), "Integrating celerity, impulsivity, and extralegal sanction threats into a model of general deterrence: Theory and evidence", *Criminology*, Vol. 39, N^o 4, págs. 865-892.

Luis V. OCEJA, José Miguel FERNÁNDEZ-DOLS, Angélica GONZÁLEZ, Isabel JIMÉNEZ y Jaime BERENGUER (2001), "¿Por qué cumplimos las normas? Un análisis psicosocial del concepto de legitimidad", *Revista de Psicología Social*, Vol. 16, N^o. 1, págs. 21-41.

Helmut PARIS y Stephan VAN DEN BROUCKE (2008), "Measuring cognitive determinants of speeding: An application of the theory of planned behavior", *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behavior*, Vol. 11, N^o 3, págs. 168-180.

Raymond PATERNOSTER (1987), "The deterrent effect of the perceived certainty and severity of punishment: a review of the evidence and issues", *Justice Quarterly*, Vol. 4, N^o 2, págs. 173-217.

Raymond PATERNOSTER (2010), "How much do really know about criminal deterrence?", *The Journal of Criminal Law and Criminology*, Vol. 100, N^o3, págs. 765-824.

Raymond PATERNOSTER y LeeAnn IOVANNI (1986), "The deterrent effect of perceived severity: A reexamination", *Social Forces*, Vol. 64, N^o 3, págs. 751-77.

Alex R. PIQUERO y Greg POGARSKY (2002), "Beyond Stafford and Warr's reconceptualization of deterrence: personal and vicarious experiences, impulsivity, and offending behavior", *Journal of Research in Crime and Delinquency*, Vol. 39, N^o 2, págs. 153-186.

Alex PIQUERO y Stephen TIBBETTS (1996), "Specifying the direct and indirect effects of low self-control and situational factors in offenders' decision making: toward a more complete model of rational offending", *Justice Quarterly*, Vol. 13, págs. 481-510.

María Fernanda REALPE y Alfonso SERRANO (2015), "Infractores españoles en la conducción de vehículos a motor: ¿generalistas o especialistas?", en Fernando MIRÓ-LLINARES, José R. AGUSTINA, José E. MEDINA y Lucía SUMMERS (Editores), *Crimen*,

oportunidad y vida diaria: libro homenaje al profesor Dr. Marcus Felson, Madrid, Dykinson, págs. 649-666.

Paul H. ROBINSON (2012), *Principios distributivos del Derecho penal: A quién debe sancionarse y en qué medida*, Marcial Pons, Madrid.

Laurence H. ROSS (1973), "Law, science, and accidents", *Journal of Legal Studies*, Vol. 2.

Laurence H. ROSS (1982), *Deterring the drinking driver. Legal policy and social control*, Lexington Books, Lexington.

Matthew SILBERMAN (1976), "Toward a theory of criminal deterrence", *American Sociological Review*, Vol. 41, págs. 442-461.

John R. SNORTUM (1988) "Deterrence of alcohol-impaired driving: an effect in search of a cause" en Michael D. LAURENCE, John R. SNORTUM y Franklin E. ZIMRING (Eds.), *The Social Control of Drinking and Driving*, University of Chicago Press, Chicago, págs. 189-226.

Faye S. TAXMAN y Alex PIQUERO (1998), "On preventing drunk driving: Rehabilitation vs. punishment approaches", *Journal of Criminal Justice*, Vol. 26, N° 2, págs. 129-144.

Charles R. TITTLE (1980), "Evaluating the deterrent effects of criminal sanctions", en Malcolm W. KLEIN y Katherine S. TEILMANN (Editores), *Handbook of Criminal Justice Evaluation*, Sage Publications, Beverly Hills.

Tom R. TYLER (2006) *Why people obey the law*, Princeton University, Princeton.

Tom R. TYLER (2009), "Legitimacy and criminal justice: The benefits of self-regulation", *Ohio State Journal of Criminal Law*, Vol. 7, págs. 307-359.

Andrew VON HIRSCH, Anthony E. BOTTOMS, Elizabeth BURNEY y P-O WIKSTROM (1999) *Criminal deterrence and sentence severity: an analysis of recent research*, Hart Publishing, Oregon.

Barry WATSON y James FREEMAN (2007), "Perceptions and experiences of Random Breath Testing in Queensland and the self-reported deterrent impact on drunk driving", *Traffic Injury Prevent*, Vol. 8, N° 1, págs. 11-19.

Don WEATHERBURN y Steve MOFFATT (2011), "The Specific Deterrent Effect of Higher Fines on Drink-Driving Offenders", *British Journal of Criminology*, Vol. 51, N°5, págs. 789-803.

Katherine M. WHITE, Melissa K. HYDE, Shari P. WALSH y Barry WATSON (2010) "Mobile phone use while driving: An investigation of the beliefs influencing drivers' hands-free and hand-held mobile phone use", *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, Vol.13, N°1, págs 9-20.

Jiang YU (2000) "Punishment and alcohol problems recidivism among drinking-driving offenders", *Journal of Criminal Justice*, Vol. 28, N° 4, págs. 261-270.