

XVII CONGRESO ARGENTINO DE VIALIDAD Y TRANSITO

TITULO

**“JUZGAMIENTO DE LAS FALTAS DE TRANSITO COMO GENERADOR DE
CONCIENCIA VIAL”**

TRABAJO NUMERO: 20045-RES

AUTORES

**SZCZYRY, ROMINA
FERNANDEZ BATTOLLA, ALEJANDRA
RAFFA, BARBARA ALEJANDRA**

Dirección Postal:

Dr. Juan F. Aranguren n° 609, Piso 2º, Departamento “A”, CABA, Argentina.
(Cod. Postal: C1405CRM)

Teléfonos de contacto:

(5411) 5473-2969
(5411) 5662-7923

Correo Electrónico:

rominaszc@yhao.com.ar
afernandezbattolla@hotmail.com
raffbar@hotmail.com

Introducción:

El objetivo del presente trabajo consistirá en analizar el papel que cumple el juzgamiento de las faltas de tránsito en el ámbito de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (en adelante "C.A.B.A."), como instrumento de gestión pública eficaz, en la prevención y generación de conciencia vial, con el objetivo de modificar conductas y actitudes de riesgo de los ciudadanos.

Teniendo en consideración que la seguridad vial consiste en la prevención de accidentes de tránsito o la minimización de sus efectos, representando ésta el respeto por la vida propia y por la de los demás; el éxito en dicha materia radica en toda sociedad, primordialmente, en una buena educación vial de las personas, desde el comienzo de su formación, desde las escuelas, desde los centros de aprendizaje en conducción y desde los medios de comunicación. Resultando asimismo de vital importancia contar con una normativa de tránsito apropiada, la cual resulte de efectivo conocimiento de conductores y peatones, a la que debe sumarse la imprescindible aplicación de políticas de prevención y control efectivas en materia de faltas de tránsito. Y éste, es uno de los principales desafíos actuales de las sociedades modernas, en el mundo.

En el caso, el aumento de los volúmenes de las faltas de tránsito en C.A.B.A., genera un incremento de los accidentes en la vía pública, donde el factor humano es uno de los principales determinantes; por lo cual, acciones tendientes a su control y reducción, necesariamente deben apoyarse en prácticas que conlleven a una conciencia vial.

Es así, que el juzgamiento de las faltas de tránsito y la imposición de sanciones debe verse como una herramienta de modificación de conductas, y no como un medio netamente recaudatorio.

Los accidentes de tránsito representan actualmente un problema de alto impacto social y económico, constituyendo una de las mayores preocupaciones de las sociedades modernas, pues resultan ser una de las principales causas de mortalidad. Las estadísticas son rotundas al respecto.

Es en ese marco, que el Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, en ejercicio de su Poder de Policía, ha concebido una serie de medidas de política y seguridad pública tendientes a reforzar el control vial, generando una considerable reducción de accidentes de tránsito en la vía pública, tales como: el dictado de normas, la implementación de cursos de seguridad vial dirigidos a conductores, la introducción de la cultura y conocimiento de la seguridad vial desde los medios de comunicación, implementación de mayores controles viales en la vía pública, entre otras.

La que nos ocupa puntualmente en este trabajo, es la medida adoptada inicialmente por el Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y luego por el Estado Nacional de implementar en el ámbito de la C.A.B.A., el "Sistema de Evaluación Permanente de Conductores" (SEPC), conocido popularmente como "Scoring"; aplicado desde sus inicios como un instrumento de gestión pública destinado a proporcionar una herramienta que contribuya a la educación y seguridad vial de los ciudadanos.

Tal medida, ha tenido su origen y causa principal en la voluntad y necesidad general de reducir la siniestralidad actual, teniendo en consideración que atento el gran volumen de vehículos en circulación en el país y principalmente en el ámbito de la CABA –

que se incrementa notablemente año tras año-, el tránsito representa un peligro constante, siendo que existe una gran cantidad de conductores que no respetan las normas de seguridad vial más básicas e importantes, sea por ignorancia, desidia, descuido, malos hábitos o por mantener simplemente una mala actitud al conducir.

Ahora bien, no cabe duda que dicha situación se ve acentuada en el ámbito de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, por cuanto se trata del centro neurálgico del Transporte y Tránsito del país; pues por su concentración de actividades –en la misma conviven el centro de la Administración Nacional, de la actividad financiera, de los servicios y de la industria cultural, es el núcleo de una infraestructura vial, ferroviaria, portuaria y aeroportuaria de dimensión local, regional e internacional- atrae la circulación diaria de millones de personas de todo el país.

La organización Mundial de la Salud considera que la siniestralidad vial es un problema prioritario de salud pública a nivel global. A tal punto que la CEPAL (Comisión Económica para América Latina y el Caribe) ha informado que la tasa de siniestralidad en América Latina y el Caribe durante los años 2000 y 2010 se incrementó en un 20%, pasando de 14,75 personas fallecidas por cada 100.000 habitantes en el año 2000 a 17,68 por cada 100.000 en 2010; y señala asimismo que si bien las muertes en accidentes viales se redujeron entre 2010 a 2013, de los 16,1 registrados en 2010 a 15,9 fallecidos por cada 100.000 habitantes en 2013, América Latina aún está lejos de la reducción esperada para 2020.

Ante esta situación de alto impacto social y económico, toda la sociedad debe movilizarse para tratar de remediar las terribles consecuencias de este grave problema de salud pública, con un claro apoyo e intervención estatal.

Por lo cual resulta imprescindible, a estos efectos, una concientización vial general de los ciudadanos que traspase el simple conocimiento de normas y señales de circulación; para pasar a apoyarse en prácticas concretas de participación ciudadana, y específicamente al desarrollo de una EDUCACIÓN VIAL, como base eficaz para tratar de crear hábitos y actitudes positivas de convivencia, de calidad de vida, calidad medioambiental y de seguridad vial.

Ahora bien, para lograr alcanzar tales objetivos, resulta imprescindible que el Estado y la ciudadanía en general contemplen y consideren ciertas medidas y pautas, como por ejemplo: 1) Poner en conocimiento de la población la importancia de eliminar conductas y actitudes de riesgo para la mejora de la Seguridad Vial. 2) Sensibilizar a la sociedad de la necesidad de fomentar actitudes y desarrollar conductas que favorezcan la integración de niños, adultos y personas mayores en la seguridad vial. 3) Impulsar e incrementar mediante políticas públicas efectivas, el conocimiento y respeto de la normativa de tránsito 4) Realizar campañas, materiales didácticos, y actividades que faciliten los objetivos anteriores, y 5) Asegurar que los agentes de tránsito y/o policial, realicen un control riguroso del cumplimiento de las normas de tránsito por parte de la sociedad.

Y en tal sentido, la implementación de políticas públicas como el “Scoring” intenta fomentar un correcto comportamiento de los conductores frente al volante, con el fin que éstos tomen conciencia, mediante la coerción de quitarle su licencia de conducir, de la importancia y el valor de un manejo seguro. El scoring no se aplica a todas las faltas de tránsito sino sobre aquellas que el legislador ha considerado de mayor gravedad como

pueden ser excesos de velocidad, no utilización del cinturón de seguridad o del casco, cruzar un semáforo en rojo, etcétera, como se desarrollará más adelante.

El objetivo primordial de la implementación de este sistema es concientizar a los conductores de sus acciones dañosas al conducir, y de las graves consecuencias que las mismas acarrearán a la sociedad, pudiendo desencadenar graves accidentes de tránsito que lleven vidas inocentes. Así como también, de la importancia de cumplir con la normativa vigente en materia de tránsito para alcanzar niveles adecuados de seguridad vial y reducir el número de infracciones graves y muy graves que se cometen a diario en nuestra ciudad, y con ello, alcanzar la consiguiente reducción significativa de víctimas.

Por consiguiente, el sistema de Scoring en nuestro país no tiene únicamente un carácter sancionador, sino también reeducador del conductor.

En tal sentido, el Sistema se dirige principalmente a eliminar los comportamientos más peligrosos para la seguridad en el tránsito, sancionando a los conductores por sus infracciones; apartando de la circulación a los más peligrosos.

Ahora bien, siendo que el sistema de Scoring, como política pública de vital importancia en el ámbito de la seguridad y educación vial, actualmente, se encuentra implementado no sólo en el ámbito de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, sino también a nivel Nacional, procederemos a analizar a continuación, su tratamiento en ambas jurisdicciones, la graduación de las sanciones –en su caso- diferenciando el carácter de "conductor particular" con el de "profesional", la implementación de un "Registro de Antecedentes de Faltas de Tránsito" a tales efectos; y la medida de espíritu social innovadora adoptada por el Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, en relación a los conductores profesionales, llamada "Sistema de Sustitución de Penas por Traslados Comunitarios (SSPT)", y su relación con la implementación del sistema de Scoring, características particulares, ámbito de aplicación y repercusión.

Análisis del Sistema de Evaluación Permanente de Conductores – Scoring, en el ámbito Nacional y local.

Concepto y antecedentes:

El Sistema de Evaluación Permanente de Conductores consiste en la asignación de un puntaje (20 puntos) en la licencia de conducir de cada conductor, y en el descuento de determinada cantidad de puntos de cada licencia en función de las infracciones cometidas por el titular de la misma, y que se encuentren comprobadas y sancionadas por la autoridad de aplicación.

Tal descuento de puntos, es independiente de la multa que por tales infracciones corresponda pagar al conductor, la cual será aplicada sin excepción.

El Sistema de Evaluación Permanente de Conductores comenzó a regir por primera vez en el país en el año 2009, en el ámbito de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, aplicando un sistema similar al que se aplica en muchos países del Mundo (Alemania, Reino Unido, España, entre otros).

Ahora bien, el Sistema en su primer año fue utilizado a modo de prueba (conforme la cláusula transitoria segunda de la Ley N° 2641), para su posterior implementación efectiva en el año 2010; en virtud de lo cual, a todos los infractores que les habían sido descontados puntos de su licencia durante ese año, les fueron devueltos a la misma, a excepción de aquellos que hubieran llegado a 0 puntos; y recién en el año 2010 empezaron a aplicarse las sanciones tal como habían sido votadas por la Legislatura porteña en la ley N° 2.641, aprobada en el mes de febrero de 2008.

Esta implementación inicial a modo de prueba, no hace más que corroborar – conforme lo ya sostenido en el acápite anterior- que la esencia y fin principal del sistema de Scoring ha sido educar y concientizar vialmente a los conductores. Ello es así, ya que su implementación a modo de prueba tuvo como objetivo que los conductores evalúen y reflexionen sobre sus conductas al conducir y sus consecuencias.

Posteriormente, el SEPC fue adoptado a nivel Nacional, mediante el dictado del Decreto del Poder Ejecutivo Nacional N° 437/2011, con la esperanza que posteriormente fueran adhiriendo las diferentes jurisdicciones, para así lograr un Sistema de Scoring unificado y eficaz que contribuya activamente a la prevención de siniestros viales.

- Ambito Local (Ciudad Autónoma de Buenos Aires).

Conforme lo ya señalado, la Ciudad Autónoma de Buenos Aires ha sido pionera en nuestro país en lo que se refiere al Sistema de Scoring. La Legislatura porteña en el mes de febrero de 2008 sancionó la Ley N° 2641, la cual incorporó al Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad de Buenos Aires (Ley N° 2148, Anexo I) el Título 11°.

Dicho Título trata exclusivamente el Sistema Permanente de Evaluación de Conductores, aquí en análisis.

En el mismo, se prevé que el “Sistema de Evaluación Permanente de Conductores (SEPC)” en la Ciudad de Buenos Aires, consiste en asignar un puntaje a cada conductor poseedor de licencia de conducir otorgada por el Gobierno de la Ciudad, respecto del cual se irán restando puntos, en función de las infracciones cometidas y sancionadas.

La asignación inicial de puntaje, consiste en que a cada conductor que obtenga por primera vez su licencia de conducir, o sea poseedor de una de cualquier categoría otorgada por el Gobierno de la Ciudad al momento de la efectiva implementación de este Sistema, se le asignen veinte (20) puntos; los cuales se le irán descontando, en su caso, de acuerdo a la escala establecida en el artículo 11.1.4 del Código de Tránsito mencionado que a continuación se detallará, en oportunidad de recaer sobre ellos resolución definitiva en sede administrativa por infracciones a las normas de tránsito, así como en el caso de acogerse al pago voluntario estipulado en el artículo 17° de la Ley 451, siempre que el autor de la falta resulte identificado en el acta.

La regla general es que en todos los casos, para el efectivo descuento de puntos, el conductor deberá estar debidamente identificado en el acta de comprobación, con excepción de los casos contemplados por los artículos 6.1.9 (falta de colocación de placas oficiales de identificación de dominio, o que estando colocadas se impida o dificulte su visualización mediante pliegues, aditamentos, mal estado de conservación, colocación en lugares o en forma antirreglamentaria, giradas respecto de su posición normal o por cualquier otro método), 6.1.10 (circulación, estacionamiento o detención en la vía pública

teniendo colocadas en el vehículo placas oficiales de identificación de dominio que no correspondan al mismo) y 6.1.28 (excesos de velocidad) del Régimen de Faltas (Ley 451), en los cuales, de no haberse identificado al conductor en la respectiva acta de comprobación, el descuento de puntos recaerá en el titular registral del vehículo, excepto que acreditare haberlo enajenado o haber cedido su tenencia o custodia, en cuyo caso está obligado a identificar al responsable y a presentarse junto al presunto infractor.

El puntaje actualizado de todos los conductores, debe constar en el Registro de Antecedentes de Tránsito de la Ciudad de Buenos Aires, creado por el art. 36 de la Ley 451 (Anexo) en el ámbito del Poder Ejecutivo, Secretaría de Justicia y Seguridad, y regulado en los arts. 35 y 37 a 42 de dicho plexo normativo.

En este registro quedan registrados durante cuatro años calendario los pagos voluntarios efectuados por los infractores, las condenas y actos de rebeldía, a lo que se le incorporó el puntaje del SEPC, establecido por el Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad de Buenos Aires. Transcurrido dicho plazo los datos volcados al mismo se cancelan automáticamente.

Por lo tanto, dicho Registro al contener todo esos datos recopilados, resulta de extrema utilidad para la elaboración de estadísticas sobre licencias de conducir y accidentología vial, y como una útil herramienta a la hora de resolver las infracciones de tránsito y sancionar las mismas.

Es por ello que dicho registro, deberá ser consultado por la autoridad competente encargada de la habilitación de conductores, en forma previa, al otorgamiento de cada nueva licencia.

Los infractores que pierden la totalidad de los puntos de su licencia, son inhabilitados para conducir y se les exige a fin de rehabilitar su licencia, que cumplan y aprueben un curso de educación vial y prevención de siniestros de tránsito, a realizarse en las instituciones o dependencias autorizadas por la autoridad de aplicación.

Asimismo, la pérdida de la totalidad de los puntos, determinará que al momento de la renovación del registro de conducir se le otorgue al conductor, un menor tiempo de validez en su licencia, atento sus antecedentes. De esta manera los reincidentes crónicos tienen una inhabilitación más larga o permanente, mientras que los buenos conductores reciben premios y bonificaciones en los trámites relacionados al manejo.

El SEPC prevé que cada descuento parcial de puntos quedará sin efecto a los 2 años de efectuado el mismo, siempre que el conductor, durante ese lapso, no haya alcanzado los 0 puntos.

Al alcanzar los 0 puntos, el conductor: estará inhabilitado para conducir por entre 60 días (primera vez) y 5 años (cuarta y sucesivas veces), teniendo que cumplir y aprobar un curso de educación vial y prevención de accidentes de tránsito, siendo compelido a renovar su registro de conductor cada menos tiempo (se reduce desde un 25% hasta un 75% el tiempo de renovación).

Cuando se trate de la primera vez que el conductor llega a 0 puntos en su licencia, al mismo se lo inhabilitará por 60 (sesenta) días, o bien, podrá optar por realizar un curso de educación vial, que lo eximirá de la inhabilitación por tal período.

Por segunda vez se lo inhabilitará por 180 (ciento ochenta) días, sin opción, y asimismo deberá realizar el curso de educación vial.

Por tercera vez se lo inhabilitará por 2 (dos) años, y además deberá realizar el curso de educación vial.

Por cuarta vez y sucesivas veces se lo inhabilitará por 5 (cinco) años, y además deberá realizar el curso de educación vial.

Por tal motivo, la importancia y relevancia de llevar unificadamente y a nivel gubernamental un Registro Actualizado de Antecedentes, como el mencionado supra.

Asimismo, el art. 11.1.6 del Código de Tránsito (Ley 2148, Anexo I) prevé la posibilidad de una recuperación parcial del puntaje en cuestión, sosteniendo que los conductores pueden recuperar voluntariamente cuatro (4) puntos si presentan un certificado de asistencia y aprobación del curso especial de educación vial y prevención de siniestros de tránsito previsto en el Artículo 27 bis del Régimen de Faltas, prestado por el Gobierno de la Ciudad, encontrándose su costo a exclusivo cargo del infractor y aclarándose expresamente que esta prerrogativa no podrá utilizarse más de una (1) vez cada dos (2) años.

El examen de aprobación de dicho curso se realizará en todos los casos ante el funcionario que designe el Gobierno de la Ciudad y en el caso que se trate de cursos para conductores profesionales, se prevé que los mismos tengan un contenido reforzado a la especialidad.

A efectos ilustrativos, cabe resaltar que para principios del año 2010 (a un año de implementado el sistema): 20 personas perdieron la totalidad de los puntos asignados y 19.953 porteños tuvieron descuento de puntos.

Mientras que a partir del año 2010, tales cifras se han visto incrementadas, pues nuevas infracciones se sumaron a las contempladas inicialmente, como: no respetar la prioridad de paso de una bocacalle o un cartel de "Pare"; circular marcha atrás en forma indebida y sin justificación; obstruir la vía transversal; no respetar la prioridad de paso de los peatones o senda peatonal; circular, estacionar o permanecer en la vía pública sin las placas oficiales de identificación o dificultando su visualización por cualquier método; circular, estacionar o permanecer en la vía pública con placas oficiales de identificación que no correspondan al vehículo que las presenta.

Más, conforme las cifras manejadas por la Subsecretaría de Justicia del Gobierno porteño, en los últimos cinco años, 651 personas han perdido su registro de conductor por haber tenido más de 20 puntos de descuento en el sistema de Scoring. Lo que arroja un promedio de casi 11 personas por mes, que si bien puede parecer una cifra auspiciosa, se encuentra aún muy lejos de los parámetros internacionales (a título de ejemplo, es dable citar que en España, donde el sistema de Scoring ya lleva diez años, el número de inhabilitados ya alcanza los 177.000). Y en los años que lleva vigente el Scoring

en el ámbito de la CABA, hubo 184.940 personas a las que les quitaron puntos, de las cuales sólo 681 fueron inhabilitadas (por un promedio de 60 días), siendo la gran mayoría de las infracciones labradas por excesos de velocidad (tomadas en su mayoría por medio de radares).

Ahora bien, en el SEPC implementado en el ámbito de la CABA, la cantidad de puntos que se descuentan en función de las infracciones varían entre 2, 4, 5 y 10 puntos según el tipo de falta que se trate y su gravedad, así por ejemplo puede citarse, por el no uso de casco se descuentan 2 puntos, por el giro prohibido 4 puntos, por la violación de semáforo en rojo 5, y por excesos de velocidad 5 o 10 puntos. Al respecto cabe aclarar que para que opere el descuento de puntos en todas las faltas el conductor debe estar identificado en el Acta de Comprobación labrada, circunstancia esta no requerida en los casos de exceso de velocidad y las relacionadas con las placas dominiales, como ya fuera señalado.

A efectos de ilustrar al lector, las conductas que traen aparejadas infracciones y descuento de puntos en el ámbito de la CABA, actualmente, son las siguientes:

2 puntos:

No colocación (obviamente adecuada) del cinturón de seguridad conductor y/o pasajeros.
No respetar las indicaciones de quien dirija el tránsito.
No colocación (obviamente adecuada) del casco por parte del conductor y/o acompañante de un motovehículo.
Circular en un motovehículo asido a otro vehículo o apareado inmediatamente detrás de otro.
Transportar en un motovehículo a una o más personas cuando su diseño no sea apto para ello.

4 puntos:

Conducir un vehículo con licencia vencida.
Conducir un vehículo sin licencia habilitada para esa categoría.
Conducir un vehículo sin cumplir con las condiciones estipuladas en la licencia (Ej.: uso de anteojos).
Trasladar menores de cuatro años sin acompañamiento de adultos en asientos traseros o sin el dispositivo de retención infantil correspondiente.
Trasladar menores de edad o talla en asientos delanteros.
Girar hacia una transversal o en "U" en forma antireglamentaria.
Circular marcha atrás indebida y sin justificación.
Obstruir una vía transversal.
No ceder el paso a vehículos de bomberos, ambulancias, policía o servicios públicos o de urgencia.
No respetar la senda peatonal o la prioridad de paso de los peatones.

5 puntos:

Circular o poseer elementos aptos para burlar o evadir controles tránsito o velocidad.
Conducir manipulando teléfono celular.
Conducir utilizando auriculares en ambos oídos.
Conducir utilizando reproductores de video.

Conducir redactando o enviando mensajes de texto.

Circular en sentido contrario al permitido.

No respetar la prioridad de paso en una bocacalle y/o un indicador de "PARE".

Interrumpir el paso de una fila de escolares.

Cruzar un semáforo en rojo.

No tener colocadas las placas dominiales oficiales, o estando colocadas se impida o dificulte su visualización por cualquier método, o se encuentren colocadas en forma antireglamentaria.

Exceder la velocidad en más de 10 km/h hasta 20 km/h de la velocidad permitida para pasajes, calles y avenidas.

Exceder la velocidad en más de 20 km/h hasta 40 km/h de la velocidad permitida para vías rápidas.

Iniciar el cruce o cruzar las vías férreas mientras las barreras están bajas o el paso no está expedito (Art. 113 del Código Contravencional)

10 puntos:

Exceder la velocidad en más de 20 km/h de la velocidad permitida para pasajes, calles y avenidas.

Exceder la velocidad en más de 40 km/h de la velocidad permitida para vías rápidas.

Negarse a someterse a las pruebas establecidas de alcoholemia y/o estupefacientes.

Conducir en estado de ebriedad o o bajo la acción de sustancias que disminuyen la capacidad para hacerlo (Art. 111 del Código Contravencional)

Incumplir obligaciones legales a su cargo al participar de un accidente conduciendo un vehículo (Art. 114 del Código Contravencional)

20 puntos:

Participar, disputar u organizar competencias de velocidad o destreza en vía pública con vehículos motorizados violando las normas reglamentarias de tránsito (Art. 112 del Código Contravencional).

Asimismo, al respecto, cabe aclarar que la normativa de tránsito vigente prevé, en materia de descuento de puntos, que en caso de concurso real de las conductas antes descriptas, se descontarán como máximo 10 puntos, exceptuando lo dispuesto para las infracciones que conllevan el descuento de 20 puntos.

Por otra parte, el Sistema contempla un sistema de "premios" al conductor respetuoso de las normas viales (Art. 11.1.8 de la Ley 2148, Anexo I), estableciendo que los conductores que no registren descuento de puntos en los dos (2) años anteriores a la fecha de vencimiento de sus licencias, tendrán los siguientes beneficios: **a)** Quedan eximidos de concurrir a las clases de actualización de normas de tránsito y prevención de accidentes establecidas en el inciso c) del artículo 3.2.9 de dicha normativa; y **b)** Serán bonificados con el 100 % del valor de la tarifa de renovación correspondiente.

Ahora bien, efectuada una descripción detallada de la regulación del Sistema de Scoring en el ámbito local de la C.A.B.A., cabe concluir que en dicha jurisdicción, en términos de Scoring y descuentos de puntos no existe una distinción entre su aplicación a conductores particulares o profesionales; siendo la única distinción efectuada un refuerzo del contenido de los cursos de seguridad vial prescriptos en la normativa vigente, teniendo en consideración la especialidad profesional en cuestión.

Situación ésta que no se replica en el ámbito Nacional, donde al adoptar –con posterioridad a la C.A.B.A.- el sistema de Scoring como medida de control y tendiente a la disminución de la siniestralidad en materia de tránsito, sí se efectúa una clara diferencia de tratamiento entre dichos tipos de conductores, conforme se verá a continuación.

- *Ámbito Nacional.*

Por su parte, en el ámbito Nacional, a través de la Ley N° 26.363 y del Decreto del PEN N° 437/2011, el Estado Nacional ha diseñado un sistema de puntos de similares características al porteño.

De la lectura del citado Decreto puede apreciarse la voluntad del Poder Ejecutivo Nacional de abarcar con el sistema de puntos una muy amplia gama de infracciones, mucho mayor a la considerada por el legislador porteño y asignando asimismo un descuento de puntos diferente, en algunos casos, para el mismo tipo de falta, en comparación con el sistema local (vgr. prevé –entre otros- los siguientes descuentos puntos: por conducir sin tener cumplida la edad reglamentaria, 4 puntos; por conducir un vehículo sin anteojos o lentes de contacto o audífonos o similar cuando la licencia indique su obligación de uso, 4 puntos; por conducir con licencia suspendida por ineptitud, 5 puntos; por circular los vehículos automotores, acoplados y semirremolques, sin tener aprobada la revisión técnica periódica obligatoria cuando corresponda, 4 puntos; por haber modificado las características de seguridad del vehículo automotor y/o circular sin contar el vehículo con las condiciones y dispositivos mínimos de seguridad exigidos en los sistemas de frenos, dirección, suspensión, cubiertas, peso y dimensión e iluminación, espejos retrovisores, bocina, vidrios de seguridad con la trasmittancia lumínica del SETENTA Y CINCO POR CIENTO (75%) en el caso de parabrisas y del SETENTA POR CIENTO (70%) cuando no sea parabrisa, paragolpes, correajes de seguridad y apoyacabezas correspondientes, 4 puntos; por no respetar las indicaciones de la autoridad de comprobación o aplicación, las señales del tránsito y las normas legales, 5 puntos; por circular sin las placas de identificación de dominio, o sin las correspondientes a las establecidas por la ley, o no tenerlas en el lugar reglamentario, o ilegibles, o con aditamentos no reglamentarios, 2 puntos (clara diferencia con la CABA en la que por la misma falta se prevé un descuento de 10 puntos y sin necesidad de identificación del conductor); por no poseer los sistemas de seguridad originales en buen estado de funcionamiento, 5 puntos; por sobrepasar sin tener la visibilidad suficiente y/o iniciar la maniobra si se aproxima a una encrucijada, curva, puente, cima de la vía o lugar peligroso, 10 puntos; por no respetar la distancia de seguridad mínima requerida (al menos DOS (2) segundos) entre vehículos que circulan por un mismo carril, 5 puntos); y un puntaje diferente de aplicación en caso de concurso de faltas, pues prevé un máximo de descuento superior al previsto en la CABA (descuenta un máximo de 15 puntos de la licencia, cuando en la CABA el máximo es de 10).

Por otra parte, también se advierte a nivel Nacional que, contrariamente a lo legislado en el ámbito de la CABA, en materia de Scoring, se efectúa una clara distinción entre conductores particulares y profesionales (conductores de colectivos, camiones y taxis), en cuanto a los plazos de inhabilitación se refiere, beneficiando a éstos últimos con plazos más breves y con la mitad del tiempo para recuperar los puntos en su licencia y ello, en pos de encontrarse en juego su derecho al trabajo.

Ahora bien, a efectos de profundizar tal distintivo tratamiento, corresponde ab initio aclarar cuál qué se entiende por conductor profesional; es aquél que tiene a su cargo el traslado de personas o cosas, con un fin económico directo (producción, guarda o comercialización) o mediando contrato de transporte; encontrando dentro de esta categoría a los colectiveros, taxistas, remiseros, así como los transportistas de carga y de escolares y personas con movilidad reducida.

El Decreto en cuestión estipula en su artículo cuarto, del Anexo II, incisos 1º y 2º, que cuando un conductor pierde por primera vez los 20 puntos asignados a su licencia de conducir, quedará inhabilitado para conducir por 60 días; luego por 120 días la segunda vez, por 180 días la tercera vez y así sucesivamente se irá duplicando.

Ahora bien, según otro inciso del mismo artículo del decreto, estas penalidades "*serán reducidas a la mitad en los casos en que se trate de licencias de conducir profesionales*", y a cambio de este beneficio, el texto impone a los choferes de esta categoría, la obligatoriedad de realizar y aprobar cursos de seguridad vial.

Asimismo y en tal inteligencia, el decreto 437/2011 prevé que cada dos años los automovilistas puedan efectuar cursos de seguridad vial para recuperar puntos perdidos, mientras que los choferes profesionales pueden recurrir a esta opción con una periodicidad anual.

Lo cierto es que, las ventajas concedidas por este Decreto a camioneros, colectiveros y taxistas chocan con otras normas nacionales, que estipulan contrariamente mayores exigencias para los conductores profesionales, como lo es la ley nacional de tránsito N° 24.449, reglamentada en el mismo decreto 437/2011. Por ejemplo, en las mediciones de alcoholemia a un particular se le toleran hasta 0,5 g por litro de sangre, mientras que los choferes de "vehículos dedicados al transporte de pasajeros, de menores y de carga" se les exige no tener rastro alguno de alcohol en sangre.

Por consiguiente, entendemos que en este punto y en estas distinciones efectuadas, el Decreto PEN 437/2011 se aparta notoriamente del criterio genérico de la normativa nacional de tránsito, que es mucho más severa con los conductores profesionales que con los particulares, precisamente por la profesionalidad y responsabilidad del chofer, que determina mayores exigencias, porque tienen como fin primordial desempeñar un servicio público o vital para la economía (camioneros, cargas peligrosas), donde la responsabilidad es aún mayor respecto de la sociedad.

El chofer profesional, como tal, tiene que ser un ejemplo y desempeñarse aún con mayor diligencia que el conductor particular, atento el tipo de servicio (público o vital) que brinda, debiendo por lo tanto ser tratado sin privilegios, sin distinciones; considerando que en todo caso los plazos de inhabilitación deberían ser iguales para todos, conforme lo es en el ámbito de la CABA, pues tiene a su cargo la seguridad de terceros.

Es dable señalar que este sistema de Scoring implementado a nivel Nacional habría encontrado sus bases en el "modelo español", que contempla castigos menores para los conductores profesionales. Se trata del real decreto N° 12.458, que regula el *Scoring* en España, y en su artículo 4 sostiene, que para el caso de pérdida de vigencia del permiso de conducir por anulación de puntos, "el titular no podrá obtener un nuevo permiso hasta transcurridos seis meses", aunque el "plazo se reducirá a tres meses en el caso de conductores profesionales". Asimismo, establece que si durante los tres años siguientes de

recuperada la licencia, se vuelve a perder la totalidad de los puntos asignados "no se podrá obtener un nuevo permiso hasta transcurridos los 12 meses", período que "se reducirá a seis meses en el caso de conductores profesionales".

El fundamento para la reducción de las penas, tanto en la regulación española como en el decreto PEN 437/2011, conforme ya adelantáramos, reside en que, mediante la inhabilitación, se amenaza la fuente de trabajo del conductor. Sin embargo, ahora bien, creemos que existen otras medidas para salvaguardar la fuente de trabajo de los choferes, como la tomada en el ámbito de la CABA, donde mediante el Sistema de Sustitución de Penas por traslados Comunitarios, a los taxistas porteños se les impone como castigo alternativo al pago de multas, la posibilidad de realizar traslados gratuitos con un fin social, destinados a pasajeros con necesidades sociales que designa el Gobierno de la Ciudad, más sin perjuicio de ello, se aplica rigurosamente el sistema de Scoring.

- La Provincia de Buenos Aires

Por último, cabe mencionar que la Provincia de Buenos Aires, ya firmó el acuerdo para implementar el sistema de Scoring en su jurisdicción, más aún no ha llegado a efectivizarlo; encontrándose aún pendiente la unificación de la implementación del Scoring a nivel país (lo que ha sido ya contemplado a nivel Nacional, en los fundamentos del Decreto PEN 437/2011, pero que a la fecha no ha logrado concretarse), lo cual conlleva a serios inconvenientes en la práctica y aplicación efectiva de este tipo de sanciones.

Lo cierto es que a razón de ello, en la práctica se dan situaciones tales como que a un bonaerense que comete una infracción en suelo porteño no le quitan puntos, y a un porteño que lo haga en alguno de los municipios del GBA, tampoco; permitiendo así la no aplicación efectiva del Sistema de Scoring.

Sistema de Sustitución de Penas por traslados Comunitarios como medida innovadora con espíritu social, y su relación con el Sistema de Evaluación Permanente de Conductores.

Conforme lo ya señalado, el Sistema de Sustitución de Penas por Traslados Comunitarios importa una medida alternativa e innovadora de espíritu social, que tiende a proteger la continuidad de la fuente de trabajo de cierto tipo de conductores profesionales (conductores de taxis y remises), con la particularidad de permitir asimismo la operatividad y aplicación del Sistema de Scoring.

El Sistema de Sustitución de Penas por Traslados Comunitarios (SSPT), en el ámbito de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, fue creado por la Ley 4339, que fuera sancionada el 01/11/2012, y publicada en el Boletín oficial el 04/12/2012.-

Este sistema de cumplimiento de traslados comunitarios tuvo como único antecedente en el país, la prueba piloto lanzada en el año 2005, en la que los taxistas debieron hacer guardias en los hospitales y trasladar, para tratamientos y asistencia a familiares y sobrevivientes de las víctimas de la tragedia de Once (Cromañon).-

Se trata de una suerte de "probation" como mecanismo sancionador, consistente en la prestación de tareas comunitarias como sustitución del pago de multas por infracciones de tránsito

Esta medida innovadora, alcanza únicamente a los conductores y/o propietarios de vehículos afectados al servicio público de automóviles de alquiler con taxímetro, o al servicio de alquiler de automóviles particulares con conductor, que sean sancionados por Controladores Administrativos de Faltas, ante la comisión de alguna de las faltas previstas en el Capítulo VI - " Tránsito "- de la Ley 451 (Anexo) de CABA, dentro del ámbito de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.-

Ahora bien, esta modalidad no contempla el caso de otro tipo de profesionales, tales como los" camioneros, choferes de colectivos, choferes de transportes escolares, entre otros".-

Este sistema no sólo se encuentra dentro de las llamadas penas sustitutivas sino que, asimismo, reviste carácter optativo, debiendo ser solicitado por los infractores, sean taxistas o remiseros, en oportunidad de presentarse ante una Unidad Administrativa de Control de Faltas, para resolver las infracciones que se les imputan.-

Con fecha 28 de Marzo de 2014, se dicta la Resolución N° 118/SSJUS/14, mediante la cual se dispone la escala para el "Régimen de Sustitución de Sanciones por Viajes Comunitarios"; que determina la cantidad de horas de traslados comunitarios, que deberán realizar los conductores alcanzados por el sistema, calculadas en función a las Unidades Fijas de multa impuestas como consecuencia de la/s falta/s cometida/s; a saber:

Multa UF	Horas
Hasta 600	2
Entre 601 y 1200	4
Entre 1201 y 2000	6
Entre 2001 y 4000	8
Entre 4001 y 6000	10
Entre 6001 y 8000	12

Respecto de la escala mencionada, cabe destacar que en el caso que la sanción de multa impuesta exceda el monto de 8000 Unidades Fijas, el conductor no será susceptible de acogerse al sistema de traslados comunitarios.

Estos traslados comunitarios se determinan teniendo en cuenta las necesidades específicas de carácter social, conforme a un cronograma que realiza semestralmente la Subsecretaria de Promoción Social, dependiente del Ministerio de Desarrollo Social. En tal sentido, dicha Subsecretaria elabora un listado con las personas que necesitan ser trasladadas en forma gratuita a algún lugar, y lo remite a la Subsecretaría de Justicia dependiente del Ministerio de Justicia y Seguridad de la Ciudad, que es la Autoridad de Aplicación.-

La clave de este sistema, a nuestro criterio, es que los conductores profesionales que optan por ingresar al mismo, no quedan exceptuados de la aplicación del Sistema de Evaluación Permanente de Conductores, previsto en la Ley 2641, permitiendo de esta forma, la coexistencia en el ámbito de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, de dos medidas de control vial, que estimulan la concientización de los conductores profesionales

en el manejo seguro en la vía pública; sin efectuar distinción alguna entre conductores profesionales y automovilistas particulares, en materia de Scoring.-

Conclusión

En mérito a lo expuesto a lo largo del presente trabajo, creemos, que la educación y la implementación de políticas públicas, tales como el "Scoring" intentan "fomentar un correcto comportamiento frente al volante", con el fin de concienciar al ciudadano sobre un manejo seguro.-

Dicho comportamiento no sólo incluye el conocimiento y la comprensión de las normas y situaciones de tránsito, sino también mejorar las habilidades a través de la formación y la experiencia y reforzar o modificar las actitudes hacia la concientización del riesgo, de la seguridad personal y la de otros usuarios de la carretera, buscando promover un cambio de actitud respecto a determinadas conductas ejercidas por los conductores en la vía pública.

Como bien puede apreciarse de las consideraciones, expuestas el Scoring constituye una instrumento que contribuye a generar una conciencia colectiva en materia de las conductas a seguir en el manejo respecto a las normas de tránsito.

De tal manera, dicho sistema no debe ser visto con un fin recaudador sino reeducador y correctivo de conductas viales, y prueba de ello resulta de observar las distintas estadísticas nacionales e internacionales que demuestran tanto un aumento de concientización del ciudadano como una disminución de los accidentes de tránsito.

Es decir, el SEPC concientiza a los conductores y los disuade de cometer infracciones, atento el riesgo inminente de perder su licencia de conducir.

Ahora bien, este sistema de Scoring para ser eficiente requiere de un volumen de control estatal importante. Por lo cual, creemos fundamental, la intensificación de los controles de tránsito en la vía pública, preferencialmente mediante la incorporación de una mayor cantidad de agentes de tránsito que puedan verificar y sancionar la comisión de faltas, tales como excesos de velocidad, la conducción bajo los efectos del alcohol, el uso de cinturón de seguridad, el uso de casco en caso de motovehículos. Constituyendose así en una herramienta efectiva para lograr una mejora sustancial de la seguridad vial en un plazo de tiempo relativamente breve. Las pruebas empíricas sobre las repercusiones potenciales de campañas intensas de control determinan una disminución considerable de los accidentes de tránsito,

Por otra parte, creemos conveniente que se tomen medidas que aceleren la unificación Nacional del sistema de Scoring, principalmente en lo que hace a la jurisdicción Provincia de Buenos Aires, que si bien ya adhirió a la Ley Nacional de Scoring, aún no ha implementado el sistema, permitiendo de esta forma espacios ciegos en la aplicación de la normativa vigente, tal como se expuso en el presente análisis. Considerando que tal Unificación debe ir acompañada por la instrumentación de un sistema de información cruzada entre las distintas jurisdicciones, que permita la efectiva y eficaz aplicación del sistema.

Asimismo, consideramos adecuada la legislación vigente en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires en materia de Scoring, por cuanto la misma al sancionar con el descuento de puntos de las licencias de conducir, no hace distinción alguna entre un conductor particular y profesional, aplicando la equidad entre los mismos; a diferencia de lo que ocurre en la legislación Nacional, que aplica un trato distintivo y más leve en la materia respecto de los conductores profesionales.

Por último, consideramos importante y necesaria una reforma legislativa que contemple el descuento de puntos en cabeza del titular del dominio del automóvil involucrado, en el caso de faltas graves, tales como violación de luz roja y falta de uso de casco, entre otras, donde se encuentra intimamente comprometida la vida de las personas, y que a la fecha no posee descuento de puntos, si el conductor no se encuentra identificado.

- **Bibliografía**

La política de seguridad vial en España (Dirección General de Tráfico de España)

Cesvi Leandro Gutierrez “licencia de conducir por puntos –Algún día será Ley”.

Página web Federación Navarro de Municipios y Concejales.

Plan de seguridad vial 2007 Madrid (Área de Gobierno de Seguridad y Servicios a la Comunidad)

Estrategia de seguridad vial 2011-2020 (Ministerio del Interior España)

Informe Técnico de seguridad vial en caminos básicos Julio 2004 Departamento de Seguridad Vial (Chile).-

Página Web del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.

Plan de seguridad de Aragón España.

Publicación: “Hay más multas, pero menos quita de puntos por scoring”, La Nación, Tránsito y Transporte, 31/05/14 (Link: <http://www.lanacion.com.ar/1696141-hay-mas-multas-pero-menos-quita-de-puntos-por-scoring>)

Fundación MAPFRE “Metologías para la gestión de auditorías y Planes integrales de Seguridad Vial en Latinoamérica.

Publicación: “Reglamentaron el sistema de scoring en el registro de conducir para todo el país”, Clarín, Sociedad, 14/04/2011 (Link: http://www.clarin.com/sociedad/empezara-sistema-puntos-licencias-conducir_0_462553933.html)

Psicología y realidad educativa Nacional (Clara Reyes –Laura LLontop).

Publicación: “Registro por puntos: quitaron 651 licencias y además de cambios piden más controles”, Clarín, Ciudades, 25/04/2016 (link: http://www.clarin.com/ciudades/Registro-quitaron-licencias-cambios-controles_0_1564643617.html)

Publicación: “El scoring nacional favorece a choferes”, LA NACION, 16/05/2011 (link: <http://www.lanacion.com.ar/1373620-el-scoring-nacional-favorece-a-choferes>).