

## **EL SCORING: SU EXPERIENCIA LOCAL E INTERNACIONAL**

Por Javier Vazquez y Romina Szczyry

### ***-Ámbito Local:***

El Sistema de Evaluación Permanente de Conductores (SEPC) conocido como "Scoring", el cual entró en vigencia el 1 de enero de 2009 y que consiste en la asignación de 20 puntos a los conductores con licencia otorgada por el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires y su eventual descuento conforme las infracciones que los mismos vayan cometiendo, después de casi 3 años de funcionamiento y a la luz de los datos, estamos en condiciones de afirmar que, tal como se preveía antes de su implementación, el S.E.P.C. ha contribuido significativamente a reducir la siniestralidad existente en la C.A.B.A.

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 de que se trate, su gravedad y si la persona esta debidamente identificada para su efectivo descuento, salvo en el caso de las infracciones por exceso de velocidad y las relacionadas con las placas dominiales.

Aquellos conductores que pierdan la totalidad de sus puntos son inhabilitados para conducir y se les exige que cumplan y aprueben un Curso de Educación vial y Prevención de Siniestros de Tránsito. Asimismo la pérdida de la totalidad de los puntos determinará menos tiempo de validez del registro de conducir a la hora de renovarlo. Los conductores deberán tener presente también que cada descuento parcial de puntos que se les sea realizado quedará sin efecto a los dos (2) años de efectuado siempre que el mismo no hubiese alcanzado los cero (0) puntos.

Se trata de un éxito colectivo conseguido a partir de la implicación de los conductores, quienes con su mayor cumplimiento de las normas han mejorado su comportamiento al volante y han hecho que la sociedad esté más segura en sus desplazamientos.

### ***-Ámbito Internacional:***

#### **ESPAÑA:**

En España el régimen se implementó en julio de 2006, Este sistema sin ser la solución definitiva, ha demostrado su eficacia en otros países similares al nuestro y se ha convertido en una estrategia recomendada por prestigiosos organismos internacionales relacionados con la seguridad vial.

En España, tras la entrada en vigor del permiso por puntos se ha observado una significativa reducción de los accidentes de tráfico, así como del número de muertos y heridos, un hecho en el que sin duda ha tenido un peso importante la puesta en marcha de este sistema.

España presentaba en 2003 una tasa de accidentalidad de 128 fallecidos por millón de población frente a los 103 de la Unión Europea, lo que le situaba lejos de aquellos países con los mejores resultados en seguridad vial. El avance en la mejora de la seguridad vial de las carreteras españolas ha significado reducir en más de un 53% el número de personas fallecidas entre los años 2000 y 2009, periodo en el cual España se alinea con la Estrategia de seguridad vial Europea y con el objetivo de reducción del 50% para 2010.

La positiva evolución de la accidentalidad que se ha venido registrando en los últimos años es el resultado de la puesta en marcha de un conjunto de medidas de seguridad vial, siendo especialmente relevante la reducción del número de víctimas en accidentes de circulación durante los primeros 12 meses de funcionamiento del sistema (entre el 1 de julio de 2006 y el 30 de junio de 2007), con descensos en el número de víctimas mortales computadas a 30 días del 15,3% en carretera y un 2,6% en zona urbana respecto a los 12 meses inmediatamente anteriores (1 de julio de 2005 a 30 de junio de 2006).

Tras Dinamarca (1 de septiembre de 2005), España ha sido el último país en sumarse, el 1 de julio de 2006, a la lista de países europeos que han adoptado el permiso de conducir por puntos.

Alemania fue el pionero al aplicar este dispositivo en 1974, seguido de Reino Unido (1982), Grecia (1983), Francia (1992), Polonia (1993) y Croacia (1996). Otros Estados también lo han ido adoptando recientemente: Bulgaria (2000), Irlanda (2001), Luxemburgo (2002), Italia (2003), Letonia (2004) y Dinamarca (2005). Hay que resaltar en esta lista la ausencia de algunos Estados históricos de la Unión Europea como Bélgica, Países Bajos o Suecia

Cada país tiene su propio sistema de sanciones que aplica conforme a sus propias modalidades. De este modo, varios Estados (Francia, Italia, Luxemburgo, Letonia, Bulgaria...) aplican la deducción de uno o varios puntos según las infracciones cometidas a partir de un saldo inicial.

Otros países (Dinamarca, Alemania, Grecia, Irlanda...) han adoptado un sistema inverso: el conductor parte de un saldo inicial de cero puntos y va acumulándolos a medida que comete las infracciones hasta alcanzar un límite. Italia y España se distinguen por su sistema de bonus. En Italia un conductor que no cometa ninguna infracción en un periodo de dos años verá incrementado su saldo en 2 puntos hasta alcanzar un número máximo de 30.

#### **- ALGUNOS EJEMPLOS DE INFRACCIONES CON DEDUCCIÓN DE PUNTOS**

El número total de puntos que como máximo se pueden perder o acumular varía considerablemente según el país: 7 en Croacia, 12 en Francia, Irlanda y el Reino Unido, 18 en Alemania, 20 en Italia, o incluso 39 en Bulgaria. A pesar de estas variaciones aritméticas, todos los países sancionan, más o menos, las mismas infracciones: conducir bajo la influencia del alcohol o las drogas, el exceso de velocidad, no llevar el cinturón de seguridad, no respetar los semáforos o señales de prioridad de paso en las intersecciones..., y esto con la misma severidad. El conductor sancionado por rebasar en más de 40 km/h la velocidad máxima establecida perderá 4 puntos sobre 20 en Italia y acumulará 4 sobre 18 en Alemania. Por el contrario, otras infracciones se castigan con más dureza aquí o allá. Por ejemplo, a un conductor sancionado por usar el teléfono móvil, sin manos libres, se le penalizara con 4 puntos en Italia frente a solo 1 punto en Alemania y 2 en Francia.

#### **- LAS CONSECUENCIAS DE LA PÉRDIDA (O ACUMULACION) DE LOS PUNTOS Y LA FORMA DE RECUPERAR SU SALDO INICIAL**

En caso de alcanzar el límite máximo, la duración de retirada del permiso varía, por ejemplo, de 90 días en Croacia a 6 meses, en Reino Unido y 12 meses en Luxemburgo. Varios países, como Alemania y Francia, proponen a los conductores la realización de un curso que les permite recuperar algunos puntos antes de que sea demasiado tarde. Si

durante un año no se comete ninguna infracción en Polonia, durante dos en Italia y durante dos o tres en España y tres en Francia y Luxemburgo, estos países permiten la recuperación de puntos. En cuanto a Reino Unido, cada infracción se trata de manera independiente a las demás. Los puntos ganados (sistema de acumulación de puntos) tras cometer una infracción se retiran sistemáticamente al finalizar tres años.

Lo mismo ocurre en Alemania donde además el periodo de retirada de puntos depende de la infracción. Frente a esta variedad de permiso por puntos no se producen sorpresas: un francés que comete una infracción en otro estado europeo se expone a multas e incluso a penas de prisión pero sin embargo no pierde ningún punto de su permiso. No obstante, todos deberíamos saber que Luxemburgo posee un fichero de conductores no nacionales en el que se registran las infracciones cometidas.

En caso de infracciones repetidas este Estado podrá prohibir a dicho conductor que conduzca en territorio luxemburgués.

### **- La Experiencia Europea**

#### **ALEMANIA:**

El sistema de permiso y licencia de conducción por puntos se comenzó a aplicar en Alemania en el año 1974, y en el año 1999 se realizó una revisión del mismo. Sin embargo el sistema germano difiere sustancialmente de los sistemas español y francés: en el sistema alemán las sanciones acumulan puntos, no restan puntos. No se da por tanto la minoración progresiva, sino que la acumulación de puntos dará lugar a la pérdida del permiso de conducción. El permiso se pierde cuando el conductor suma un total de 18 puntos. Acumulado un cierto número de puntos, la Kraftfahrt-Bundesamt (Dirección Federal de Tráfico) comunica a las autoridades de tráfico locales competentes dicha acumulación, las cuales adoptan diferentes medidas en función de los puntos de penalización que haya acumulado el conductor:

- De 8 a 13 puntos se envía una amonestación y se propone la asistencia voluntaria a un seminario de formación.
- De 14 a 17 puntos la asistencia al seminario de formación es obligatoria. Si el conductor sancionado ha asistido ya a dicho seminario en los últimos cinco años se envía también una amonestación. La asistencia voluntaria a la consulta de un psicólogo especializado en materia de tráfico constituye una rebaja de 2 puntos.
- Mas de 18 puntos, se inhabilita al conductor para la conducción de vehículos. El permiso de conducir será retirado.

La anulación de los puntos tendrá lugar si durante los periodos indicados no se cometiese ninguna infracción:

- El periodo será de dos años si se trata de una infracción leve.
- El periodo será de cinco años si se trata de una infracción grave, pero sin ninguna relación con drogas o alcohol.
- El periodo será de diez años en caso de infracciones relacionadas con drogas o alcohol.

## **FRANCIA:**

Es el modelo en el que básicamente se ha fijado la Administración española para implantarlo en España. Fue instaurado por Ley de 10 de julio de 1989, entrando en vigor el 1 de julio de 1992. Se basa en la pérdida progresiva de puntos cuando se cometen infracciones. Jamás se puede perder el crédito inicial de puntos de una sola vez.

Se pueden recuperar los puntos perdidos no siendo sancionado durante tres años, o siguiendo un periodo de sensibilización sobre seguridad vial, que puede realizarse cada dos años y permite recuperar 4 puntos.

Si se pierden los 12 puntos, en algunos casos el conductor puede tener que volver a examinarse. Al aprobar obtendrá un nuevo crédito de 6 puntos.

La aplicación rigurosa de la Ley a principios del año 2000 dio lugar a una reducción de cerca del 20% en los accidentes con víctimas.

## **ITALIA:**

El sistema italiano, implantado en el año 2003, se basa en el sistema francés y por lo tanto mantiene muchas de sus características, aunque el número de puntos necesario para la pérdida del permiso es de 20.

Se aplica un sistema de bonus que permite incrementar el saldo si no hay sanciones hasta 30 puntos.

## **LUXEMBURGO:**

Implantado en el año 2002, presenta como peculiaridades las siguientes: distingue la pérdida de puntos en función de tratarse de delitos contra la seguridad vial (4 a 6 puntos, ej.: determinadas alcoholemias), sanciones administrativas graves (2 puntos, ej: no obedecer las señales de un agente o pequeños excesos de velocidad) o sanciones relativas a la seguridad de los pasajeros (1 punto, ej: circular sin casco). Si pierde todos los puntos pierde el permiso y ha de realizar un curso de sensibilización de cinco días de duración en el centro de formación de conductores de Colmar-Berg, para concienciar a los participantes de los peligros de la circulación.

## **REINO UNIDO:**

El sistema se establece en Reino Unido en 1982. Como en el caso alemán, a cada infracción se le asigna un número de puntos y un conductor que acumule 12 o más puntos será inhabilitado, normalmente, por seis meses. Para las infracciones leves la sanción es simplemente económica. En la Ley de 1995, de Tráfico Rodado, en relación con los conductores noveles se establece que aquellos que acumulen 6 o más puntos durante los dos años siguientes a la obtención del permiso verán revocada su licencia.

## **- CONCLUSIÓN:**

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 y no debe ser vista solo con un fin recaudador, como prueba de ello vale observar las distintas estadísticas no

solo a nivel nacional sino internacional que demuestran tanto un aumento de concientización del ciudadano como una disminución de los accidentes de tránsito.

En la Argentina, el permiso de conducir no es un derecho absoluto sino un “**Crédito de Confianza**” que nos concede la sociedad para compartir la vía pública con los demás conductores, tengamos presente que las infracciones cometidas van agotando ese crédito hasta el punto de la pérdida total de puntos, en la cual la sociedad retira la confianza depositada en el conductor.

Después de casi 3 años del funcionamiento del S.E.P.C., y a la luz de los datos, estamos en condiciones de afirmar que, tal como se preveía antes de su implementación, el S.E.P.C. ha contribuido significativamente a reducir la siniestralidad existente en la C.A.B.A. Se trata de un éxito colectivo conseguido a partir de la implicación de los conductores, quienes con su mayor cumplimiento de las normas han mejorado su comportamiento al volante y han hecho que la sociedad esté más segura en sus desplazamientos.