

## Evaluando la seguridad vial: el caso del carnet por puntos en España

*Evaluating the road safety policy: the case of penalty-points driving licence in Spain*



**Enrique Conejero-Paz**  
 (1963, español, Universidad Miguel  
 Hernández de Elche)  
[ecp@umh.es](mailto:ecp@umh.es)



**Maria-del-Carmen Segura-Cuenca**  
 (1981, española, Universidad Miguel  
 Hernández de Elche)  
[maria.segurac@umh.es](mailto:maria.segurac@umh.es)

### Resumen

La inseguridad vial sigue siendo un problema público global de primera magnitud. Según el último informe de la WHO (2018), las muertes por accidentes en tránsito continúan aumentando en todo el planeta, alcanzando una tasa anual de 1,35 millones de víctimas mortales por este motivo. Además, es la principal causa de muerte prematura en la población de 5 a 29 años. Por consiguiente, si queremos cumplir con los compromisos de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) englobados en la Agenda 2030 de la ONU, resulta indispensable seguir trabajando de forma efectiva desde los poderes públicos internacionales y nacionales de forma cooperativa y colaborativa para reducir en un 50% la siniestralidad vial (fallecidos y heridos) enmarcado en el objetivo 3: Salud y Bienestar de los ODS. En este trabajo se analiza un instrumento de política pública de seguridad vial, el carnet de conducir por puntos, que se implementó en España a partir de 2006. Se intenta realizar una aproximación a la evaluación, entendida como la fase final del ciclo de políticas públicas e indispensable para rendición de cuentas y como mecanismo de regeneración democrática. Los resultados muestran que los fallecidos por siniestralidad vial en el período 2005-2014 se han reducido en un 62% y se ha modificado de forma positiva el comportamiento de los conductores españoles.

**Palabras clave:** agenda 2030, evaluación, políticas públicas, rendición de cuentas, seguridad vial

**Recibido:** 13-10-2019. **Aceptado:** 22-01-2020.

### Abstract

Road insecurity remains a major global public problem. According to the latest WHO report (2018) deaths from traffic accidents continue to increase worldwide, reaching an annual rate of 1.35 million fatalities for this reason. In addition, it is the leading cause of premature death in the population aged 5 to 29 years. Therefore, if we want to fulfill the commitments of the Sustainable Development Goals (SDGs) included in the 2030 Agenda of United Nations, it is essential to continue working effectively from the international and national public authorities in a cooperative and collaborative way to reduce by 50% the road accidents (deceased and injured) framed in the objective 3 "Health and Welfare" of the SDGs. This paper analyzes a public policy instrument for road safety policy, the point based driving license system, which was implemented in Spain as of 2006. The sequential approach of public policies is used to highlight the importance of evaluation as a mechanism for regenerating democracy. The results obtained show that death from road traffic accidents have been reduced by 62% and the behavior of Spanish drivers has been positively modified.

**Key words:** 2030 Agenda, evaluation, public policy, accountability, road safety.

<sup>1</sup>Planteado en la investigación denominada "Producción, transferencia y vinculación del conocimiento en la Universidad Nacional: hacia la construcción de políticas de investigación orientadas" que forma parte del Programa de Investigación: "Gestión y Vinculación del Conocimiento en Ciencia y Tecnología en la Universidad Nacional de La Matanza (UNLaM)" de la Secretaría de Ciencia y Tecnología de la misma universidad, ejecutado como Proyecto de Investigación del Programa de Incentivos (2018-2019).

## Introducción

La inseguridad vial sigue siendo un problema público global de primera magnitud. Según el último informe de la WHO (2018), las muertes por accidentes de tráfico continúan aumentando en todo el mundo, alcanzando una tasa anual de 1,35 millones de víctimas mortales por este concepto. Además, es la principal causa de muerte prematura en la población de 5 a 29 años. Es evidente que, a pesar de los esfuerzos por mejorar las políticas públicas de seguridad vial (legislación más efectiva, vehículos y carreteras más segura, etc.), no se ha alcanzado una meta global de reducción significativa de muertes por accidentes de tráfico. Por consiguiente, si queremos cumplir con los compromisos de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) englobados en la Agenda 2030, resulta indispensable seguir trabajando de forma efectiva desde los poderes públicos internacionales y nacionales de forma cooperativa y colaborativa para reducir en un 50% la siniestralidad vial (fallecidos y heridos) enmarcado el objetivo 3 Salud y Bienestar de los ODS.

En el caso de España, hasta la década de los años noventa del siglo pasado, la siniestralidad vial también siguió esta tendencia creciente, alcanzando un máximo de 9.344 fallecidos por accidentes de tráfico en 1989. Aunque los daños producidos por los accidentes de tráfico van más allá de sus víctimas mortales, como puede apreciarse en la tabla 1.

**Tabla 1.**  
**Tipología de daños de los accidentes de tráfico.**

Daños materiales	Daños a los vehículos y su carga. Daños a la vía y el entorno. Daños al medio ambiente.
Costes sanitarios	Primeros auxilios. Atención y tratamiento de los heridos y rehabilitación y adaptaciones.
Costes administrativos	Costes de gestión de seguros y servicios. Costes legales. Costes de policía y bomberos.
Costes humanos	Sufrimiento físico y psicológico de la víctima. Sufrimiento psicológico de familiares y amigos. Años potenciales de vida perdidos y pérdida capacidad productiva.

Fuente: Elaboración propia a partir de Lijarcio (2008)

A partir de entonces, con la aprobación de nuevas políticas públicas de seguridad vial, la tendencia cambia y se empieza a reducir la siniestralidad vial logrando una disminución de un 33% en la cifra de fallecidos por accidentes de tráfico durante el periodo 1990 a 1994 (DGT, 2010, p. 15)

En el presente trabajo se ha elegido, por su carácter sancionador y reeducador, uno de los instrumentos de las políticas públicas más exitosos implementados en España durante la primera década del presente siglo (Adam, 2012). Con esto se hace mención al llamado permiso o carnet por puntos, forma-

lizado en la Ley 17/2005, de 19 de julio, que entró en vigor en el segundo semestre de 2006. En realidad, aunque las leyes son el componente formal de las políticas públicas, resultan indispensables para su éxito. En efecto, dada la importancia que tienen las normas formales al interior de un arreglo institucional, son regularmente utilizadas para sellar un acuerdo alrededor de un problema público (Torres-Melo y Santander, 2013).

La evaluación es una fase del ciclo de políticas públicas. Al ser la última es la que reinicia el proceso, es más, en la literatura podemos encontrar numerosos estudios teóricos y empíricos fundamentados para definir, encuadrar e ilustrar el modelo de etapas/secuencial de políticas públicas que han tenido un impacto significativo, como son los trabajos de Jones (1970), Anderson (1975), Peters (1996), Sabatier (2007), Kulaç y Hüseyin (2017).

Un esquema sintético del ciclo de políticas públicas es posible estructurarse en cuatro fases:

1. Problemas públicos y agenda gubernamental.
2. Decisiones públicas (elección de la mejor alternativa).
3. Implementación.
4. Evaluación.

Desde esta óptica, aunque la evaluación es la última fase del ciclo de políticas públicas es también la que le da sentido al ciclo, dado que esta etapa debería proporcionar información útil y valiosa para iniciar de nuevo el proceso. Es más, en cualquier sistema político democrático las políticas públicas deberían ser evaluadas para conocer su efectividad en la resolución de los problemas públicos que pretende resolver. En este sentido, Monnier (1995, p. 138) destaca que “el carácter político de la evaluación también se percibe en las condiciones sociales de acceso a la información que origina, así como en la toma de decisiones que desencadena”. Una premisa que se conoce hoy bajo el paradigma del gobierno abierto.

Por su parte, Vedung (1997, p. 30) señala que la evaluación es “una valoración cuidadosa de las intervenciones públicas. Esto significa que la evaluación debe cumplir unas normas mínimas de calidad tales como recopilación sistemática de datos y una aplicación consciente de criterios de mérito y normas de rendimiento”. Por tanto, los propósitos de la evaluación deberían estar enfocados a la producción de información de calidad que ayude a mejorar el proceso de toma decisiones públicas. Por tanto, cualquier “proceso de reforma y renovación institucional debe intentar incrementar la legitimidad de la política y del sector público” (Conejero, 2014, p.78)

Abundando en lo anterior, se entiende por evaluación un

<sup>1</sup> Se aprueba en 1990 una nueva Ley de Tráfico, el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

proceso integral de observación, medida, análisis e interpretación, encaminado al conocimiento de una intervención pública –norma, programa, plan o política-, que permita alcanzar un juicio valorativo, basado en evidencias, respecto a su diseño, puesta en práctica, resultados e impactos (AEVAL, 2010).

Utilizando esta perspectiva, en este trabajo se realiza una aproximación a la evaluación de la implementación del carnet por puntos en España a partir de 2006, haciendo énfasis en el enfoque secuencial de políticas públicas. Por consiguiente, se exponen los principales hitos en el proceso de su implementación, los actores implicados y los resultados obtenidos.

## El permiso por puntos en España

En los primeros años del siglo XXI, la siniestralidad vial seguía siendo elevada en España llegando a unas cifras que alcanzaron los 5.399 fallecidos por accidentes de tráfico en 2003. Este escenario hace saltar todas las alarmas sociales, y el problema público de inseguridad vial pasa a un primer plano del debate político. De esta forma, a partir de 2004 los partidos políticos que concurrieron a las elecciones generales realizadas en marzo de ese año, llevaban propuestas programáticas para intentar solucionar este problema en consonancia con las mejores prácticas internacionales, especialmente las experiencias de Reino Unido (1982), Francia (1999), Alemania (1999), entre otras.

En este contexto, y en línea con las directrices europeas de 2001 (Libro Blanco sobre la Política de Transportes de la Unión Europea), el Programa de Acción Europeo de Seguridad Vial, elaborado por la Comisión Europea en julio de 2003, planteó una meta ambiciosa: la disminución de fallecidos en un 50% para el año 2010. Su consecución exigía realizar una detallada planificación de las acciones, un compromiso, y una participación de todos los niveles políticos para lograr una sensibilización de la sociedad. Además, en el año 2004, la recomendación de la Comisión sobre la Aplicación de las Políticas de Autoridad proponía a los estados miembros que se centraran en el cumplimiento de la legalidad, dado que los países con mejores resultados eran aquellos que disponían de sistemas de autoridad eficaces. Y concretaba que las normas que pueden contribuir a la disminución de la siniestralidad vial eran el uso del cinturón de seguridad, los sistemas de retención infantil, el uso del casco, el cumplimiento de los límites de velocidad, disociar alcohol y conducción y el tratamiento de los reincidentes.

En cuanto a los partidos políticos españoles, el programa

electoral del Partido Socialista Obrero Español (PSOE), entonces en la oposición, para las elecciones de 2004 establecía el compromiso de reducir en un 40% las víctimas mortales en España en el periodo comprendido entre 2004 y 2008 y destacaba, como una medida para conseguirlo:

Establecer en el plazo de 4 años un sistema de carnet de conducir por puntos, como estrategia que permita un mayor grado de responsabilidad y autocontrol de los conductores en la utilización del permiso de conducir, como crédito de confianza que adquieren frente a la sociedad y que puede ser agotado a causa de las infracciones (PSOE, 2004, p. 56).

Una vez llegado al gobierno el nuevo ejecutivo del PSOE puso en marcha las políticas de seguridad vial establecidas en su programa electoral.

Así, la Dirección General de Tráfico (DGT) inicia su nueva andadura priorizando ocho líneas de actuación o de choque para la disminución de los accidentes, entre las que se encuentra el permiso por puntos:

- Permiso por puntos.
- Creación del Observatorio Nacional de Seguridad Vial.
- Aumento significativo de agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil.
- Plan radares.
- Potenciación del Consejo Superior de Seguridad Vial.
- Nuevo modelo de formación de conductores.
- Nuevas campañas de información por grupos de riesgo.
- Diseño del Plan de Seguridad Vial Urbano Tipo.

Entre las líneas maestras del permiso por puntos en España están el espíritu reeducador de la medida<sup>2</sup>, los cursos de sensibilización y reeducación vial<sup>3</sup> y su aplicación en toda clase de vías, tanto urbanas como interurbanas<sup>4</sup>. En octubre de 2004, el Consejo de Ministros aprobó el anteproyecto de Ley para modificar algunos preceptos de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (RDL 339/1990) y acordó su remisión al Congreso. Tras su envío, el permiso por puntos comenzó su tramitación parlamentaria que duraría algo más de siete meses.

El 28 de abril de 2005 el permiso por puntos se sometió a debate en el Pleno del Congreso de los Diputados, tras la votación final la primera fase de la tramitación parlamentaria había quedado superada y con el consenso de los principales partidos políticos.

El Boletín Oficial del Estado del 20 de julio publicaba la Ley 17/2005, de 19 de julio, por la que se regulaba el permiso y la licencia de conducción por puntos y se modificaba el texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a

<sup>2</sup> Con esta línea maestra se asignan unos puntos como crédito de confianza al conductor cuando ha obtenido su permiso. Se puede entender la pérdida de puntos como reproche social. El tratamiento diferenciado para noveles y conductores profesionales. Tampoco todas las infracciones descontarán puntos y el agotamiento total del crédito supondrá la pérdida de vigencia de la autorización del permiso para conducir.

<sup>3</sup> Como único modo de recuperar la autorización perdida.

<sup>4</sup> España es un Estado autonómico multinivel, la capacidad sancionadora la ostentan diferentes policías de tráfico (municipales, autonómicas y estatales).

motor y seguridad vial. Sin embargo, su aplicación práctica no se producirá hasta un año después, fijando el 1 de julio de 2006 como fecha en la que los conductores españoles pasaban a incorporarse al sistema. Casi un año de trabajo dedicado al diseño de la normativa de desarrollo reglamentario, la introducción del sistema informático del permiso por puntos y la divulgación de la nueva norma.

El Consejo Superior de Seguridad Vial (CSSV), órgano colegiado de carácter consultivo creado para el impulso y mejora del tráfico y la seguridad vial tanto en el ámbito urbano como interurbano, adscrito al Ministerio del Interior, participó activamente en el proceso de diseño e implementación del permiso por puntos. Así, la participación del CSSV en el proyecto del permiso por puntos empezó en el año 2003, cuando en su seno se creó un grupo de trabajo cuyos integrantes representaban a la Dirección General de Tráfico (Ministerio del Interior), al Ministerio de Justicia, a las Comunidades Autónomas con competencias en materia de tráfico (Servicio Catalán de Tráfico y Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco), a la Administración Local y Federación Española de Municipio y Provincias (FEMP), a la Universidad (INTRAS de Valencia) y al propio Consejo, en el que se analizó dicho cambio de políticas y se identificaron las cuestiones a resolver para la efectiva implementación de un permiso por puntos en España.

Esta nueva política pública tiene dos elementos esenciales. En primer lugar, tiene un carácter eminentemente reeducador al configurar el cauce adecuado para modificar comportamientos, mediante la realización de cursos de sensibilización y reeducación vial de los conductores reincidentes, y cuya superación junto al cumplimiento de otros requisitos y pruebas que se establecen, permitirá la recuperación parcial o total del capital de puntos.

En segundo lugar, tiene un efecto punitivo consistente en la disminución o pérdida de crédito en puntos con que cuenta un conductor, titular de permiso o carnet de conducir. Puntos que son, por otra parte, reflejo del nivel de confianza que como tal conductor le otorga la sociedad en un momento dado y cuya pérdida, a su vez, señala el reproche que tales conductas merecen, derivado y con un claro sustento en la reiterada comisión de infracciones.

En resumen, el permiso por puntos trata de conseguir los siguientes efectos:

- Efecto selectivo: apartar de la circulación específicamente a los infractores multirreincidentes, ya que su comportamiento al volante es considerado de alto riesgo de accidente.
- Efecto disuasorio: capacidad para relacionar la reincidencia en la comisión de infracciones con una sanción más severa, cómo es la pérdida de vigencia del permiso de conducir, y con las consecuencias que de ello se derivan.

- Efecto educativo: tiene un efecto educativo sobre los conductores, principalmente por dos razones. Primero, el catálogo de infracciones y los puntos detraídos por cada una de ellas indican a los usuarios de vehículos con motor cuáles son los comportamientos más peligrosos en el tráfico. Además, la mayoría de sistemas de permiso por puntos permiten a los conductores recuperar algunos puntos y/o el permiso de conducir, siempre que acudan a unos cursos de rehabilitación sobre la normativa de tráfico y sobre seguridad vial.

Si pasan dos años sin ser sancionados en firme en vía administrativa, por la comisión de infracciones que lleven aparejada la pérdida de puntos, los titulares de los permisos de conducción afectados por la pérdida parcial de puntos recuperarán la totalidad del crédito inicial de 12 puntos. No obstante, en el caso de que la pérdida de alguno de los puntos se debiera a la comisión de infracciones muy graves, el plazo para recuperar la totalidad del crédito será de tres años. Además, los titulares de un permiso de conducción con antigüedad inferior a tres años y los que lo obtengan tras perder la asignación total, transcurrido el plazo de dos años sin haber sido sancionados en firme por infracciones que impliquen la pérdida de puntos pasarán a disponer de un total de 12 puntos. Igualmente, quienes mantengan la totalidad de los puntos al no haber sido sancionados recibirán como bonificación 2 puntos durante los tres primeros años y 1 punto por los tres siguientes, pudiendo llegar a acumular hasta un máximo de 15 puntos en lugar de los 12 puntos iniciales. La pérdida parcial, total o recuperación de los puntos asignados afectará al permiso o licencia de conducción cualquiera que sea su clase.

En ese contexto se incrementó la necesidad de abordar otros cambios normativos que complementarían la implementación del carnet por puntos.

## ► Más cambios normativos

Esto es, tras la entrada en vigor de la Ley 17/2005, de 19 de julio, y con el objetivo de dar seguridad jurídica a lo legislado, se planteó la necesidad de endurecer el Código Penal con el objetivo de castigar más severamente a los conductores infractores que atentaban contra la seguridad vial y que, habiendo perdido la vigencia del permiso de conducir, ya sea por la pérdida total de puntos asignados reglamentariamente, o bien por la pérdida de su vigencia por haber sentencia condenatoria firme de más de dos años de la pérdida del permiso de conducir, siguieran conduciendo. Por este motivo, se aprueba la Ley Orgánica 15/2007, de 30 de noviembre, en materia de seguridad vial, que modificaba la Ley Orgánica 10/1997, de 23 de noviembre, del Código Penal.

Además, transcurridos más de tres años desde que entrara en vigor la Ley que regulaba el sistema de permiso por puntos, se

aprobó otra reforma con el objetivo de seguir avanzando en la lucha contra la siniestralidad vial. Esta reforma se materializó con la Ley 18/2009, de 23 de noviembre, por la que se modificó el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, en materia sancionadora. La reforma realizada afectó al número de infracciones que llevaban aparejada la pérdida de puntos debido a varios motivos, pero sobre todo por la escasa representación de las infracciones y para adaptar el sistema a la realidad de las circunstancias en que se produce la circulación.

Cuando se puso en marcha el permiso por puntos se mantuvo la suspensión entre 1 y 3 meses para las infracciones graves y muy graves relacionadas con la seguridad vial, porque no se sabía cómo iba a funcionar el nuevo sistema y sobre todo para no trasladar un mensaje de relajación en la política de seguridad vial. Transcurridos más de 3 años de aplicación del permiso por puntos y valorando su funcionamiento la reforma de la Ley suprime las suspensiones del permiso que quedan subsumidas por el nuevo sistema de puntos. La modificación también afectó a la cantidad de puntos recuperables mediante la realización de un curso. Así los conductores que realizaban el curso de sensibilización recuperaban un máximo de 4 puntos, número que se amplió a 6 en la reforma del procedimiento.

## ► Evaluación del carnet por puntos: un balance preliminar

En los primeros cinco años de implementación del carnet por puntos, más de 4 millones de conductores fueron sancionados por cometer alguna infracción que conllevaba retirada de puntos (ver tabla 2).

► **Tabla 2.**  
**Indicadores principales 2006-2011.**

Indicadores principales	
Conductores sancionados	4.120.595
Sanciones	5.820.959
Puntos perdidos	17.818.243
Conductores con pérdida de vigencia declarada	109.141
Conductores que han recuperado el permiso	45.368

Fuente: elaboración propia a partir de datos de la DGT (2011).

De otro lado, transcurrida una década de funcionamiento del carnet por puntos, la cifra aumentó hasta los 7,5 millones de

conductores sancionados, pero como se puede apreciar en la tendencia, en el quinquenio 2012-2016, no aumenta tanto como en quinquenio anterior, lo que puede indicar un grado mayor de cumplimiento de las normas de circulación. Otros datos significativos son que el 75% de los ciudadanos con carnet de conducir mantenía íntegro su saldo y, entre los sancionados, el 16% (unos 4,8 millones), lo fueron solo una vez. Las sanciones con pérdida de puntos afectaron en total a 12,3 millones de conductores que perdieron 37,99 millones de puntos. El exceso de velocidad fue la infracción más común entre los conductores, acaparando casi la mitad del total (46%). Le siguieron: no llevar puesto el cinturón de seguridad o sistemas de retención infantil (11%), el uso del móvil y otros dispositivos (10%) y el consumo de alcohol o drogas (9%) (DGT, 2016).

Por su parte, la propia DGT en 2011 también realizó una evaluación interna del funcionamiento del permiso por puntos concluyendo que este había contribuido significativamente a reducir la siniestralidad de las carreteras españolas (DGT, 2011). Se podría considerar un tipo de evaluación de balance o conclusiva, cuyo objetivo no es otro que recoger información sobre los resultados finales del programa y facilitar así un juicio de valor global sobre el mismo. En este sentido, la evaluación ha de proporcionar una base de comparación que permita objetivar en la medida de lo posible ese juicio de valor, ya sea a través de la comparación con los resultados de un programa alternativo con objetivos similares, o mediante la comparación con sectores o zonas no incluidos en el proceso de aplicación del mismo (Subirats, 1992).

En el año 2010 el Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS), de la Universidad de Valencia, Grupo de Investigación Factum y patrocinado por la Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE), realizó un estudio del permiso por puntos solicitando para ello la opinión de los conductores sobre el sistema de recuperación de puntos. En dichas encuestas sociológicas se pone de manifiesto la gran aceptación que el carnet por puntos ha tenido entre los ciudadanos en general, y en los conductores en particular, y en su mayoría reconocen haber cambiado su comportamiento en la conducción (Montoro *et al.*, 2010).

Sin embargo, según los resultados de la encuesta realizada por el Centro de Investigaciones Sociológicas, aunque una amplia mayoría (69,3%) de los españoles está de acuerdo en que el carnet por puntos es una medida “buena” o “muy buena”, más de un 60% de los encuestados expresa que desde su implementación su manera de conducir no ha cambiado en “nada” y otro 21% “muy poco” (CIS, 2016).

Además, el 80,9% de los consultados afirma que no ha perdido puntos, mientras que el 57,5% dice que ha recibido una sanción monetaria. El sistema por puntos, que entró en vigor

el 1 de julio de 2006, no ha influido en “nada” en la manera de conducir del 30,8% de los conductores sancionados, mientras que el 40,2% asegura que ha cambiado “mucho” o “bastante” su manera de conducir. La encuesta también muestra que el 11% de los conductores manipula la radio, el CD o el navegador mientras conducen. Además, tres de cada diez confiesan saltarse el semáforo en ámbar “algunas veces” mientras que el 75% manifiesta que “nunca” habla por teléfono al volante. También los datos muestran la eficacia del permiso de conducir por puntos, en efecto si lo relacionamos con el objetivo de reducir la siniestralidad vial el éxito es más que evidente (ver tabla 3). En el período 2005 a 2014 se ha reducido las muertes por accidente de tráfico en un 68%, esto es 2.754 vidas que se ha salvado. Por otra parte, se puede observar que a partir de 2015 comienza una leve tendencia al alza que alcanza el 6% de incremento de los fallecidos por este concepto con relación a 2014.

**Tabla 3.**  
**Datos estadísticos siniestralidad Vial 2005-2018.**

Años	Accidentes con víctimas	Fallecidos	Censo de conductores
2005	91.187	4.442	23.621.906
2006	99.797	4.104	24.143.483
2007	100.508	3.823	24.712.280
2008	93.161	3.100	25.495.368
2009	88.251	2.714	25.732.387
2010	85.503	2.478	25.799.005
2011	83.027	2.060	26.133.510
2012	83.115	1.903	26.323.971
2013	89.519	1.680	26.401.660
2014	91.570	1.688	26.217.202
2015	97.756	1.689	26.350.036
2016	102.362	1.810	26.514.026
2017	102.233	1830	26.649.453
2018	102.299	1.806	26.853.754

Fuente: elaboración propia a partir de datos de la DGT (2005-2018)

## Conclusiones-discusión

Consideramos que la década de implementación del carnet por puntos en España puede ser relatada como una historia de éxito. Un ejemplo de cómo una buena gobernanza de políticas públicas puede alcanzar los objetivos previstos. Una red de actores provenientes de diversos organismos y entidades, pertenecientes a diferentes ámbitos, han participado en todo el proceso y han coadyuvado a la efectiva implementación del carnet por puntos, desde organizaciones de conductores, fundaciones dedicadas a esta temática, institutos de

investigación vinculados a universidades y asociaciones de víctimas.

También la cooperación entre los distintos niveles de gobierno y en especial a la Federación Española de Municipios y Provincias que ha sido fundamental para poder extender la aplicación del permiso por puntos a la zona urbana y contribuir a la reducción de la siniestralidad. Gracias a un esfuerzo solidario colectivo, ya no solamente de los organismos públicos y privados, sino de la sociedad en general se ha logrado reducir la siniestralidad vial en un 68%.

Además del permiso por puntos, se tienen otras políticas que ayudaron y siguen ayudando a disminuir el número de víctimas en carretera, estos son:

- El Plan estratégico de Seguridad vial 2005-2008.
- El Programa de Acción Europeo de Seguridad Vial 2001-2010.
- La Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020, aprobada por Consejo de Ministros de 25 de febrero de 2011, que incluye la concreción de 13 retos.

En este sentido, un estudio destaca que, aunque la implementación del carnet por puntos también tuvo un efecto muy positivo al reducir el número de fallecidos, este resultado también ha sido posible por la contribución de otros dos factores: el continuo incremento de las medidas de vigilancia y multas y la atención mediática a los temas de seguridad vial. Los tres elementos conllevan a cambios positivos en el comportamiento de los conductores (Izquierdo *et al*, 2011).

También resulta difícil no tener en cuenta el impacto de otros factores servidos del avance científico y tecnológico como, por ejemplo:

- Mejora de la seguridad pasiva y activa de automóviles.
- Concienciación social de los peligros en la carretera.
- Aplicación más estricta de la Ley.
- Campañas preventivas.
- Mejora de las infraestructuras en la carretera.
- Instalación de cámaras de control de velocidad –rada es-.
- Instalación de cámaras de control de cinturón y la inspección técnica de vehículos.

En la mayor parte de los países donde se ha implementado el permiso por puntos, el número de víctimas mortales ha descendido durante los primeros años de su puesta en práctica. Sin embargo, transcurrido un periodo de tiempo variable la eficacia de esta medida desciende (Castillo-Manzano; Castro-Nuño, 2012). Esto es lo que puede estar pasando en España a partir del 2015 donde los fallecidos por accidente de tráfico han aumentado levemente en un 6%.

Tenemos que hacer mención que la evaluación, expuesta con

anterioridad, efectuada por la Dirección General de Tráfico nos podría producir una posible connotación negativa sobre los aspectos éticos de objetividad y distorsión de la investigación a la hora de llevar a cabo el juicio de valor de dicho análisis, ya que no son sujetos independientes (Zikmund, 2003). Sin embargo, los resultados de nuestro trabajo avalan la eficacia del sistema de conducir por puntos.

La ciudadanía española se ha ido acostumbrado a la situación actual del sistema de seguridad vial, por lo que se debería estudiar, analizar y llevar a cabo nuevas reformas legislativas, con el fin de mejorar la concienciación de la sociedad, para evitar la monotonía, el aburrimiento y la rutina del comportamiento.

La evaluación de políticas públicas es indispensable para mejorar la calidad de la democracia, la rendición de cuentas y la participación ciudadana. Si queremos alcanzar los Objetivos de Desarrollo Sostenible todavía es necesario trabajar más.

## Referencias bibliográficas

- AEVAL (2010). Fundamentos de evaluación de políticas públicas. Madrid: Ministerio de Política Territorial y Administración Pública.
- Adam, A. (2012). "Balance de la influencia del permiso de conducir por puntos en la morbimortalidad de los accidentes de tráfico en España". *Gaceta Internacional de Ciencias Forenses*, 3, 13-18.
- Anderson, J. E. (1975). *Public Policy-making*, New York: Praeger.
- CIS (2016). Estudio 3138. Madrid: CIS. Recuperado de: [http://www.cis.es/cis/opencm/ES/1\\_encuestas/estudios/ver.jsp?estudio=14282](http://www.cis.es/cis/opencm/ES/1_encuestas/estudios/ver.jsp?estudio=14282)
- Castillo-Manzano, J.I.; Castro-Nuño, M (2012). "Driving licenses based on points systems: Efficient road safety strategy or latest fashion in global transport policy? A worldwide meta-analysis". *Transport Policy*. 21, 191-201.
- Conejero, E. (2014). "Rendimiento, evaluación y rendición de cuentas de las administraciones públicas en España". *Revista de investigaciones políticas y sociológicas*, 13(2), 77-101.
- DGT (2005-2018). Estadísticas e Indicadores. Madrid: DGT. Recuperado de: <http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/estadisticas-e-indicadores/>
- DGT (2016). "10 años de permiso por puntos", *Revista DGT*, 236. Recuperado de: <http://revista.dgt.es/es/reportajes/2016/07JULIO/0701-0-anos-Permiso-por-puntos.shtml#.XjFZc2hKiUm>
- DGT (2011). 5 años del permiso por puntos. Madrid: DGT. Recuperado de: <http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/investigacion/estudios-e-infor>
- mes/2014/0100dgt20033\_5-Anos-del-Permiso-por-Puntos\_INFORME-PARA-WEB.pdf
- DGT (2010). Las principales cifras de la Siniestralidad Vial España 2010. Madrid: DGT. Recuperado de: [http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/estadisticas-e-indicadores/publicaciones/principales-cifras-siniestralidad/cifras\\_siniestralidadl011.pdf](http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/estadisticas-e-indicadores/publicaciones/principales-cifras-siniestralidad/cifras_siniestralidadl011.pdf)
- Izquierdo, F.A., et al. (2011). "The endurance of the effects of the penalty point system in Spain three years after. Main influencing factors". *Accident Analysis and Prevention*, 43 (3), 911-922.
- Jones, C. (1970). *An Introduction to the Study of Public Policy*, California: Wadsworth Publishing Company.
- Kulaç, O. y Hüseyin, Ö. (2017). "An overview of the stages (heuristics) model as a public policy analysis framework". *European Scientific Journal*, 144-157.
- Lijarcio, J.I. et. al. (2008). "El sistema de permiso de conducción por puntos y sus implicaciones en el ámbito laboral". *Intervención Psicológica*, 17 (1), 33-43
- Montoro, L. (coord.) (2010). Informe. El permiso por puntos: opinión de los conductores sobre el sistema de recuperación de puntos. Valencia: Universidad de Valencia. Recuperado de: <https://www.cnae.com/ficheros/files/prensa/estudios/Opinion%20conductores%20sistema%20de%20recuperacion%20de%20puntos%20final.pdf>
- Monnier, E. (1995). Evaluación de la acción de los poderes públicos. Madrid: Instituto de Estudios Fiscales.
- Peters, G. (1996). *American Public Policy: Promise and Performance*, 4th Edition, Washington, D.C.: CQ Press.
- PS0E (2004). Programa Electoral. Recuperado de: <http://web.psoe.es/source-media/000000348500/000000348570.pdf>
- Sabatier, P. A. (2007). *The Theories of the Policy Process*, 2nd Edition, Colorado: Westview Press.
- Subirats, J. (1992). Análisis de políticas públicas y eficacia de la Administración. Madrid: Ministerio para las Administraciones Públicas.
- Torres-Melo, J.; Santander, J. (2013). Introducción a las políticas públicas: Conceptos y herramientas desde la relación entre Estado y Ciudadanía. Bogotá D.C. ed. IEMP.
- Vedung, E. (1997). Evaluación de políticas públicas y programas. Madrid: Instituto Nacional de Servicios Sociales.
- WHO (2018). *Global Status Report on Road Safety*. Geneva: World Health Organization.
- Zikmund, W. (2003). Fundamentos de investigación de mercados. Madrid: Paraninfo.

## ▶ Reflexiones del editor de la sección

### ▶ Nicola Caon:

La introducción del sistema de conducir por puntos, tanto en España como en varios países de Europa y fuera de Europa, ha sin duda contribuido a reducir significativamente la siniestralidad vial. Sin embargo, creo que se puede mejorar aún más, endureciendo los castigos para conductas especialmente peligrosas, como por ejemplo conducir usando el móvil, o estando borrachos o drogados. Puede ser una paradoja, pero aparentemente los conductores tienen más miedo a una sanción que a quedar lesionados, o incluso morir, en un accidente de coche. Al mismo tiempo, es necesario ser más vigilantes y estrictos en las prácticas y los exámenes para sacar el carnet de conducir, introduciendo o reforzando protocolos y mecanismos aptos a detectar y corregir aquellas actitudes y conductas potencialmente peligrosas.