

El club de más de 1.100.000 socios valora los dos años de existencia de este sistema en España

El Permiso por Puntos ha permitido un ahorro de 1.524 millones de € al año en torno a las víctimas del tráfico

- *España es, en la actualidad, el país de Europa donde más están mejorando las cifras de seguridad vial*
- *El RACC insiste nuevamente en que se prime un enfoque integral de la seguridad vial con una autoridad única de coordinación*

16 de julio de 2008.- Con motivo del segundo aniversario de la entrada en vigor de la Ley 17/2005, el pasado 1 de Julio, que supuso la puesta en marcha del Permiso por Puntos en España, y la reforma del Código Penal, efectiva desde el 1 de enero de 2008, el RACC, a través de su Fundación, hace un balance de este sistema que quiere que persigue reeducar unos comportamientos de riesgo y tener efecto sobre los conductores reincidentes, además de depositar la confianza en todos los conductores en pro de una mejora de la seguridad vial.

Desde el RACC se constata que el permiso por puntos ha tenido un impacto favorable en la reducción de la accidentalidad vial y de las muertes en la carretera. En julio de 2006, cuando entró en vigor el Permiso por Puntos, la media anual de muertos en carretera se situaba cerca de 3.300. Esta cifra fue descendiendo de forma continuada durante el primer año de aplicación del Permiso por Puntos, hasta situarse alrededor de los 2.800 muertos en julio del 2007. Después de cinco meses de relativa estabilidad, la cifra anual de muertos ha continuado descendiendo a los largo de los seis últimos meses, situándose ahora alrededor de los 2.500 muertos.

Resultados del informe valorativo del RACC

Impacto global muy favorable

- Si se analiza el impacto del Permiso por Puntos desde la perspectiva de la tasa de variación se observa que en el primer año de aplicación de la medida el número de muertos en carretera descendió en un 14'2%, que esta tendencia se ha mantenido en el segundo año, registrándose una caída del 11'9%.
- El número de muertos ha caído un 23,8% desde la entrada en vigor del Permiso por Puntos
- En total ha habido una reducción agregada de 800 muertes en carretera al año.
- España es, en la actualidad, el país de Europa donde más están mejorando las cifras de seguridad vial

Impacto económico del permiso por puntos

Una aproximación al impacto económico de la aplicación del Permiso por Puntos en España permite extraer que:

- El ahorro total en millones de euros si contabilizamos la reducción de muertos, heridos graves y leves en las carreteras españolas sería de 1.524 millones de €. Esta cifra no incluye el impacto que pueda haber tenido el Permiso por Puntos en el ámbito urbano y no contempla los costes (policía, radares, etc.) derivados de la aplicación de esta medida.

Margen de mejora por Comunidades Autónomas

Las diferencias en la reducción de víctimas mortales por CCAA son significativas y dispersas, lo que sugiere que existe un margen amplio para las actuaciones que, en materia de seguridad vial, requiere cada comunidad. En un extremo se situaría Cantabria (con un aumento del 18,5%) y en el otro estaría Navarra (con una reducción de más del 53%).

| Muertos en carretera por Comunidades Autónomas (muertos a 24 horas) | | | |
|--|-------------|-------------|-----------------------------|
| | 2005 | 2007 | Diferencia 2007/2005 |
| Cantabria | 27 | 32 | 18,5 |
| Extremadura | 97 | 93 | -4,1 |
| La Rioja | 40 | 38 | -5,0 |
| Galicia | 284 | 254 | -10,6 |
| Islas Baleares | 88 | 78 | -11,4 |
| Canarias | 108 | 95 | -12,0 |
| Castilla y León | 357 | 304 | -14,8 |
| Madrid | 190 | 160 | -15,8 |
| Cataluña | 398 | 333 | -16,3 |
| Aragón | 164 | 136 | -17,1 |
| España | 3332 | 2741 | -17,7 |
| Andalucía | 581 | 475 | -18,2 |
| Comunidad Valenciana | 322 | 257 | -20,2 |
| Castilla-La Mancha | 299 | 236 | -21,1 |
| País Vasco | 92 | 70 | -23,9 |
| Murcia | 128 | 93 | -27,3 |
| Asturias | 78 | 50 | -35,9 |
| Navarra | 79 | 37 | -53,2 |
| Fuente: DGT. | | | |

Siniestralidad por edades y tipo de vehículo

Las mayores reducciones se han registrado entre los niños de 14 años (-34,2%), y los mayores de 65 años (-23,8%). Destaca en negativo, la evolución de los adultos entre 35 y 44 años, con una reducción únicamente del 9%. Referente a tipo de vehículo, mientras en la mayoría de categorías ha descendido el número de muertos, esta cifra ha aumentado en camión (42%), en motocicleta (32,2%) y en bicicleta (17,3%) lo que sugiere la necesidad de poner en marcha actuaciones específicas no sólo para motocicletas, sino también para camiones y bicicletas.

España, el país que más mejora en seguridad vial de Europa

Teniendo en cuenta las cifras del año 2008, España es el país de Europa que más ha mejorado sus cifras de siniestralidad en la carretera en los últimos tiempos. Aún así, España no está en línea con los objetivos marcados por la Comisión Europea de reducción en un 50% las muertes en accidente de tráfico en el periodo 2001-2010.

| Tasa de riesgo en Europa (muertos por 100.000 habitantes) | | | | |
|---|-------------|------------|------------|-------------------------------|
| | 2005 | 2006 | 2007 | Diferencia absoluta 2007/2006 |
| Polonia | 14,3 | 13,7 | 14,6 | 0,9 |
| Eslovenia | 12,9 | 13,1 | 14,6 | 1,5 |
| Grecia | 15 | 14,9 | 13 | -1,9 |
| Hungría | 12,7 | 12,9 | 12,2 | -0,7 |
| República Checa | 12,6 | 10,4 | 11,9 | 1,5 |
| Bélgica | 10,4 | 10,2 | 9,3 | -0,9 |
| Austria | 8,1 | 8,8 | 8,4 | -0,4 |
| España* | 10,2 | 9,3 | 8,1 | -1,2 |
| Luxemburgo* | 9,9 | 5,6 | 7,5 | 1,9 |
| Dinamarca | 6,1 | 5,6 | 7,5 | 1,9 |
| Finlandia | 7,2 | 6,4 | 7,4 | 1,0 |
| Francia | 8,8 | 7,7 | 7,3 | -0,4 |
| Alemania | 6,5 | 6,2 | 6 | -0,2 |
| Suecia | 4,9 | 4,9 | 5,2 | 0,3 |
| Suiza | 5,5 | 5 | 5,1 | 0,1 |
| Gran Bretaña | 5,5 | 5,3 | 5 | -0,3 |
| Noruega | 4,9 | 5,2 | 5 | -0,2 |
| Holanda | 5,4 | 5 | sd | |

* Los datos de España de 2007 son una estimación que incluye muertos en carretera y zona urbana a 30 días.

Fuente: IRTAD y Eurostat.

Conclusiones y recomendaciones del RACC

El informe del RACC muestra que España ha realizado grandes progresos en materia de seguridad vial en los últimos años, reduciendo el número de muertes en carretera de forma muy importante y mejorado posiciones en el ranking europeo. En paralelo, se está produciendo un cambio sustancial en las actitudes de los conductores en materia de velocidad y consumo de alcohol.

Aunque en apenas unos años España ha dado un gran paso adelante, todavía queda mucho por hacer. El RACC defiende que hay que perseverar a las medidas puestas en marcha y actuar en los siguientes ámbitos:

1. Mejorar la transparencia y credibilidad de la política de seguridad vial

- El RACC apoya las medidas anunciadas por el Ministro del Interior en su comparecencia ante la Comisión de Seguridad Vial del Congreso de los Diputados el pasado día 26 de junio para agilizar el procedimiento sancionador, mejorar la educación y formación en materia de seguridad vial, desarrollar el sistema de conducción acompañada y fomentar el apoyo continuo a las víctimas y sus familiares.

- El RACC apoya el reforzamiento de la vigilancia y el control a través de radares siempre y cuando se ubiquen, preferentemente, en tramos de alta concentración de accidentes (vinculados a excesos de velocidad), que según los datos de EuroRAP, se encuentran en las vías no desdobladas y el importe de la recaudación proveniente de multas se dedique a financiar campañas de seguridad vial.
- Un último paso para ganar efectividad y credibilidad es el de mejorar calidad y la cantidad de la información que se pone a disposición de la opinión pública.

2. Profundizar en la mejora de la red vial española. Los –pocos- datos disponibles muestran que, si bien es cierto que España ha hecho un esfuerzo importante en términos de “cantidad” de la extensión de la red vial española, existe todavía un margen importante para la mejora de la “calidad”. Es probable que esta menor calidad esté relacionada con un nivel de gasto en conservación y mantenimiento que se sitúa en la parte baja del conjunto europeo.

3. Promover la instalación del sistema de control electrónico de estabilidad (ESC). Aunque el ESC es el elemento de seguridad más efectivo que puede incorporar un coche por detrás del cinturón de seguridad, apenas el 50% de los coches nuevos que se venden en España lo incorporan y sólo un 12% de todo el parque automovilístico lo lleva instalado. Si el 100% de los coches llevasen el ESC, podría haber entre 500 y 600 muertes menos al año en las carreteras españolas. Por ello es fundamental que desde la administración se promueva activamente la instalación del ESC, promoviendo medidas fiscales como el eximir del impuesto de matriculación la parte correspondiente al ESC en el precio del vehículo.

4. Hacer una política más discriminatoria en función del tipo de vehículo, edad de los conductores o según se trate de carreteras o zonas urbanas.

Los datos muestran que la evolución positiva en la reducción de muertes no está siendo homogénea en todos los ámbitos y que, por lo tanto, hay que actuar allí donde los resultados son peores. Parece necesario concentrarse en mejorar la evolución de las motocicletas, los camiones y las bicicletas, en los tramos de edad de 25 a 55 años y en los accidentes en zona urbana.

5. Descender al territorio

Urge que la política de seguridad vial baje al territorio, aunque a nivel institucional sea la DGT quien siga manteniendo gran parte de las competencias, la implicación de los gobiernos autonómicos puede mejorar las cifras de seguridad vial.

6. Penas alternativas

La reforma del Código Penal ha abierto definitivamente la vía para que las penas alternativas sustituyan, en casos muy tasados, a las penas de cárcel. Salvo en Cataluña, no existe un programa articulado que desarrolle esta posibilidad.

7. Primar un enfoque integral de la seguridad vial: la figura de la autoridad única o de coordinación

La complejidad de la seguridad vial hace necesario y urgente que haya un instrumento de coordinación de la seguridad vial en España que, a modo de autoridad única y de elevado nivel político y administrativo, sirva para coordinar las actuaciones de los distintos ministerios afectados: Interior, Fomento, Sanidad, Justicia, Educación, etc. Esta necesidad de coordinación afecta, también, a las Comunidades Autónomas donde las competencias de tráfico están transferidas, es decir, a Cataluña y al País

Vasco. Hay que mejorar también la coordinación con los Ayuntamientos y, en este sentido, recordar la obligación legal de éstos de notificar las infracciones graves y muy graves a la Dirección General de Tráfico en un plazo mínimo desde su firmeza.

¿Cómo mejorar la aplicación del Permiso por Puntos?

Más allá de la valoración de estos dos primeros años de aplicación del Permiso por Puntos, el RACC considera necesario poner en marcha nuevas medidas que den continuidad al impacto positivo que ha tenido:

Perseverar en el proceso de implantación del Permiso por Puntos.

- Asegurar que la tramitación administrativa de las sanciones que suponen una pérdida de puntos se haga de forma más ágil y rápida.
- Incrementar y mejorar el despliegue de la Guardia Civil de Tráfico y de las Policías Autonómicas responsables del tráfico para aumentar la probabilidad de que las infracciones sean detectadas.
- Acelerar la reforma del Código Penal, y en especial de la disposición que obliga al Gobierno a impulsar una revisión de la señalización vial para favorecer un mejor cumplimiento de los límites de velocidad establecidos.

Mejorar la transparencia y credibilidad del Permiso por Puntos

- Que los radares se ubiquen, preferentemente, en tramos de alta concentración de accidentes (vinculados a excesos de velocidad), que según los datos de EuroRAP, se encuentran en las vías no desdobladas.
- Que el importe de la recaudación proveniente de multas generadas a partir de los radares se dedique a financiar campañas de seguridad vial.

Mejorar la información disponible.

- Hay que insistir en la necesidad de que desde las autoridades de tráfico se mejore la cantidad y la calidad de la información que se pone a disposición de la opinión pública. Éste es un paso imprescindible si queremos que nuestro país se homologue en cuestiones de seguridad vial a los países europeos más avanzados.

RACC Automóvil Club y su Fundación

El RACC, el mayor Automóvil Club de España, con más de 1 millón de socios, es la entidad líder en la movilidad. Presta asistencia personal, familiar, mecánica y sanitaria urgente y es la primera correduría de seguros de auto en España. El RACC también está presente en el sector de los viajes, con una de las agencias con mayor crecimiento de España. Como entidad con vocación de servicio a la sociedad, el RACC, a través de su Fundación, se preocupa, moviliza y crea estados de opinión para mejorar la movilidad y la seguridad vial.