

Título: El "Sistema de Evaluación Permanente de Conductores": Educación y seguridad vial

Autores: Cassagne, Juan Carlos - Galli Basualdo, Mariana

Publicado en: LLCABA2009 (abril), 121

Cita: TR LALEY AR/DOC/1491/2009

Sumario: SUMARIO: I. Introducción.- II. El poder de policía de seguridad (vial).- III. La distinción entre las faltas, las contravenciones y los delitos.- IV. El régimen jurídico de la "evaluación permanente de conductores".- V. El régimen sancionatorio del sistema de "evaluación permanente de conductores" - VI. Reflexiones finales.

I. Introducción

En tiempos de tanto movimiento social, de marchas, de inseguridad, desentendimientos, discordia, etcétera; deberían articularse normas jurídicas y políticas de Estado orientadas a la realización de valores comunitarios que hacen al orden, a la educación, a la seguridad, a la concordia y paz social.

Una muestra de ello es la ley 2641, sancionada por la ciudad de Buenos Aires, que ha venido a poner en funcionamiento el denominado "Sistema de Evaluación Permanente de Conductores" (en adelante, "SEPC").

A través de esa normativa se ha decidido instituir el sistema de "licencia con puntaje o scoring", incorporando dicho régimen de evaluación al "Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad de Buenos Aires" (aprobado por la ley N° 2148).

Al margen de ello, por virtud de la ley 2641, se modifican los siguientes plexos legales: la ley N° 451, "Régimen de Faltas de la Ciudad de Buenos Aires"; la ley N° 1217, "Procedimiento Administrativo de Faltas"; y la ley N° 1472, "Código Contravencional de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires".

A lo cual ha de añadirse que el Jefe de Gobierno ha dictado el decreto 1078/08, que contiene algunas previsiones jurídicas complementarias al bloque normativo que rige en la materia.

Abordaremos, seguidamente, algunas cuestiones que nos parecen de interés a fin de valorar el sentido, importancia y alcance jurídico de este tipo de legislaciones. Vamos a partir del poder de policía de seguridad (vial) que se plasma en estos casos, y luego de referirnos a la conocida clasificación que radica entre contravenciones, faltas y delitos, haremos una breve reseña de algunas normas destacables de este novedoso régimen instaurado para la Ciudad de Buenos Aires, en concordancia con el que rige en otros países (v. gr.: en países europeos) y en otras provincias argentinas (v. gr.: Mendoza, Misiones y San Juan).

II. El poder de policía de seguridad (vial)

Las normas dictadas con motivo de este nuevo sistema de evaluación de los conductores de vehículos se apoyan sobre lo que conocemos en derecho público como el poder de policía.

Dicha noción jurídica ha sido objeto de críticas por parte de la doctrina [\(1\)](#). Sin embargo, ella ha seguido subsistiendo bajo nuevas condiciones que llevaron a superar aquella concepción del poder de policía que rememoraba a esa figura preconstitucional y mantuvo su vigencia en otros tiempos, la cual carece de sentido dentro del Estado de Derecho.

Es que estos institutos jurídicos no hace falta cambiarlos continuamente, ni suprimirlos, basta con su remodelación parcial o con mitigar los abusos que puedan observarse en torno a ellos. De tal manera, puede delimitarse la aplicación adecuada de este tipo de potestades, con el consiguiente condicionamiento estatal que pueda resultar necesario, y según los parámetros jurídicos ajustados a derecho pertinentes para el momento específico.

Si el derecho es algo que fluye es fácil comprender que se ha operado una profunda evolución del concepto originario, que culminó despojándolo de aquel carácter preconstitucional y en cierto modo omnímodo [\(2\)](#).

En tal sentido, cabe referirnos a la clásica distinción entre el "poder de policía" y la "policía administrativa".

La "policía administrativa" se traduce, fundamentalmente, en el dictado de actos concretos. Se hace referencia, mediante esta noción, a una parte de la habitual actividad o función de la Administración pública. Por ello, la policía implica una función o actividad administrativa que tiene por objeto la protección de la seguridad, moralidad o salubridad públicas. Pero, el ejercicio de esta potestad estatal requiere siempre de una ley (cfr. arts. 14 y 99, inc. 2, de la Constitución) y, a raíz de ello, la Administración carece de la potestad de dictar normas generales sin la cobertura legal expresa, determinada y circunscripta en razón de la materia [\(3\)](#).

Por su parte, el "poder de policía" consiste en un poder de legislación que limita el ejercicio y el contenido de los derechos individuales para hacerlos compatibles con los derechos de otros o con los fines de interés público que persigue la comunidad. Vale decir, se trata de una actividad de limitación extinción, etc., de

derechos privados y, usualmente, se reserva a cierto tipo de actividad reglamentaria de los derechos individuales del Congreso (4).

En el caso, se trata de una legislación limitativa de derechos que traduce el ejercicio del poder de policía de seguridad (de "seguridad vial", en la especie) (5).

Así, el carácter preceptivo de reglamentación de policía que inviste a la normativa en análisis, se advierte con sólo observar el "Régimen de Faltas" (ley N° 451), que también se ha visto modificado por la ley N° 2641. En aquella legislación, en su Libro II, titulado "De las Faltas en particular" se regula, en su Sección 1ª respecto de: cuestiones bromatológicas, higiene y sanidad, materia ambiental, residuos patogénicos y otras sustancias, y en su sección 2ª: seguridad y prevención de siniestros, actividades constructivas, etc. Y otro tanto acontece con las normas contenidas en el "Código de Tránsito y Transporte", donde se alude a limitaciones de derechos en la vía pública.

De otra parte, desde la óptica del particular (el conductor) debe tenerse en cuenta que se encuentran en juego las libertades ambulatoria (o de locomoción) y de tránsito, protegidas por los arts. 11, 12 y 14 de la Constitución Nacional (6), arts. 10 y 13 de la Constitución de la Ciudad de Buenos Aires, y el art. 1.1.6. del "Código de Tránsito y Transporte" (7). Tales libertades constitucionales, por supuesto, se encuentran limitadas, al igual que las demás, de conformidad con las leyes que reglamentan su ejercicio (art. 14 CN y art. 10 CCABA) (8).

Por lo demás, en la ponderación que se realice sobre los bienes jurídicos en juego, ya sea a nivel administrativo o judicial, deberá sopesarse aquella serie de principios y reglas de derecho que condicionan a este tipo actividad estatal restrictiva de derechos individuales: (i) el principio de razonabilidad (art. 28 CN), (ii) el principio de proporcionalidad (9); (iii) el respeto de aquel ámbito reservado a las acciones privadas de los hombres que no sean violatorias de la moral pública (el principio de reserva, art. 19 CN); (iv) la interdicción del exceso de limitación o punición (10); (v) el principio de la competencia objetiva que impide la creación de limitaciones sin fundamento normativo; (vi) la influencia de los principios generales del derecho; y (vii) el valladar esencial que dirige la finalidad de la actuación estatal, en estos casos, orientado a la prosecución del bien común temporal o interés público que instrumenta el ordenamiento objetivo (11).

En suma, bajo dichas condiciones, el ejercicio del poder de policía y la policía administrativa de seguridad vial debe velar —en forma constante— por una mejor convivencia en la vía pública de esta Ciudad, en función de esta legislación y de otras que surjan en el futuro sobre la misma materia (12), para lo cual resulta importante su aplicación práctica ajustada a los mencionados límites constitucionales y legales a fin de encontrar un justo balance entre todos los intereses en juego.

III. La distinción entre las faltas, las contravenciones y los delitos

La Ley 2641 introduce ciertas modificaciones sobre disposiciones normativas referidas al "Régimen de Faltas" (aprobado por la Ley N° 451) y al "Código Contravencional de la Ciudad de Buenos Aires" (aprobado por la Ley N° 1472) (13), vinculando, de ese modo, a esos regímenes sancionatorios con el SEPC.

Resulta interesante referirnos al alcance de los términos faltas y contravenciones, para lo cual habremos de entrar a considerar, someramente, aquella clásica distinción entre estos términos y los delitos.

Asimilando a las contravenciones y a las faltas, y al estimarse que ambos contienen una idéntica sustancia penal, se suele diferenciar a ellos con los delitos, en principio, señalándose que constituye una cuestión de grado y, por lo tanto, cuantitativa.

Sin perjuicio de ello, interesa recordar también que cierta doctrina ha afirmado que existe una distinción cualitativa entre delitos judiciales e infracciones administrativas (contravenciones), determinada por la naturaleza de las cosas. Es decir, sobre la base de que, mientras en los primeros el contenido material del injusto se encuentra en el daño (o la situación de peligro), concreto y mensurable, inferido a un bien jurídico, en las infracciones o contravenciones administrativas se está ante la violación del deber de obediencia o de colaboración por parte de los particulares con la Administración Pública, afectando solamente a intereses de tipo administrativo. Los autores que sostuvieron estas ideas confluyeron en la construcción jurídica del denominado Derecho Penal Administrativo (14).

Como es sabido, los postulados de esa escuela han influido en el proceso de despenalización, caracterizado por conferir la atribución de aplicar penas a la Administración, al menos en una suerte de primera instancia y sujeta siempre a la revisión judicial (15).

Sobre el particular, se ha concluido en estos años que no es factible establecer a priori diferencias sustanciales u ontológicas entre delitos y contravenciones, lo cual ha conducido a que el problema se resuelva, en definitiva, a través de la política legislativa que se elige en cada caso en particular (16).

Ahora bien, es dable advertir que, sin perjuicio de esa clásica distinción entre contravenciones y faltas con respecto a los delitos, el régimen jurídico de la ciudad de Buenos Aires ha distinguido, novedosamente, entre aquellas a través de una legislación específica aplicable a cada materia.

En efecto, las faltas están regidas por el denominado "Régimen de Faltas" (Ley N° 451), en cuyo art. 1° se dispone: "el Régimen de Faltas de la Ciudad de Buenos Aires sanciona las infracciones a: a) las normas de la Ciudad de Buenos Aires destinadas a reglamentar, en ejercicio de las facultades ordenatorias atribuidas por la Constitución al Gobierno de la Ciudad, el desenvolvimiento de actividades comerciales, y todas las que están sujetas al poder de policía de la Ciudad; b) las normas dictadas como consecuencia del ejercicio de las facultades ordenatorias delegadas por la legislación nacional en el Gobierno de la Ciudad como autoridad local de aplicación" (17).

Y, por otro lado, las contravenciones están reguladas a tenor del art. 1° del "Código Contravencional" (Ley N° 1472), que preceptúa: "lesividad (18). El Código Contravencional de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires sanciona las conductas que por acción u omisión dolosa o culposa implican daño o peligro cierto para los bienes jurídicos individuales o colectivos protegidos" (19).

En virtud de lo previsto en esas normas, puede observarse que el deslinde entre los plexos legales antes mencionados —a los que se remite el "Código de Tránsito y Transporte"— reposa en un criterio de separación entre infracciones administrativas (faltas) e ilícitos contravencionales (20).

IV. El régimen jurídico de la "evaluación permanente de conductores"

A título enunciativo, interesa señalar que, con motivo del dictado de la legislación en comentario, se ha venido a disponer la creación de un sistema de "licencia con puntaje" en la Ciudad de Buenos Aires, el cual funciona mediante un esquema de asignación, descuento, reasignación y recuperación parcial de puntos, como así también de beneficios derivados de ello.

La asignación inicial es de 20 (veinte) puntos y se realiza a los conductores poseedores de licencia de conducir otorgada por el Gobierno de la ciudad (21).

Así, en la medida en que los conductores cometan infracciones a las normas de tránsito y recaigan sobre ellas decisiones definitivas, se procede a descontarles los puntos correspondientes según la escala establecida en el Código de Tránsito y Transporte (22).

De tal manera, dicho descuento se aplica por el controlador administrativo o el juez y conforme a la siguiente escala de puntos (23):

(i) Se descuentan 2 puntos en caso de:

- Circular sin el cinturón de seguridad.
- No acatar las indicaciones de la autoridad.
- Circular sin el casco protector (para el caso de motovehículos).

(ii) Se descuentan 4 puntos en caso de:

- Circular con licencia vencida.
- No cumplir con las condiciones de la licencia (uso de anteojos o lentes de contacto).
- Conducir con licencia de categoría distinta a la correspondiente.
- Conducir con menores sin el dispositivo de retención infantil correspondiente.
- Girar en lugar prohibido (hacia una transversal en forma no reglamentaria o giro en U en una misma arteria).

- Circular marcha atrás en forma indebida.

- Obstrucción de vía.

- No ceder el paso a bomberos, ambulancias, policía de servicios públicos o de urgencia.

- No dar prioridad de paso a los peatones

(iii) Se descuentan 5 puntos en caso de:

- Circular con cualquier elemento que permita evadir los controles de tránsito y/o velocidad.

- Conducir utilizando celular, mp3 o auriculares.

- Circular en sentido contrario.

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

- Interrumpir el paso de filas escolares.
 - Circular por calles a más de 10 km. y hasta 20 km. de la velocidad permitida y, en avenidas, a más de 20 km. y hasta 40 km. en exceso de la velocidad permitida.
 - Cruzar barreras férreas bajas (contravención).
 - Violación de luz roja identificada (contravención).
- (iv) Se descuentan 10 puntos en caso de:
- Negativa al control de alcoholemia, estupefacientes u otras sustancias.
 - Circular por las calles a más de 20 km. de la velocidad permitida y, en avenidas, a más de 40 km. en exceso de la velocidad permitida.
 - Conducir en estado de ebriedad o bajo los efectos de estupefacientes.
 - No cumplir las obligaciones legales a cargo, en caso de participar en un accidente de tránsito.

(v) Se descuentan 20 puntos en caso de:

Participar, disputar u organizar, competencias de velocidad o destreza en la vía pública (picadas).

Asimismo, el Sistema prescribe un esquema de reasignación, descuento parcial y recuperación parcial de puntos. La reasignación a los conductores se realiza a quienes alcancen los cero (0) puntos, otorgándoles nuevamente veinte (20) puntos (24), pero en dos casos específicos: (i) cuando se encuentre cumplido el plazo de la inhabilitación, o (ii) acreditada la aprobación del curso previsto en el art. 27 bis en el caso del art. 11.1.7, inciso, a) (25) (se trata del primer supuesto de inhabilitación acerca del cual nos referiremos más abajo).

En lo atinente al descuento parcial de puntos, el mismo queda sin efecto a los dos (2) años de efectuado, en aquellos casos que el conductor, durante ese lapso, no haya alcanzado los cero (0) puntos (26). Esto último funciona como una suerte de caducidad de los puntos sumados a raíz de infracciones cometidas por el conductor, bajo las condiciones antes descriptas (27).

Respecto de la recuperación parcial del puntaje se establece la posibilidad que se produzca ello en forma voluntaria, en tanto los conductores presenten 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", en cuyo caso podrán recuperar cuatro (4) puntos (28).

Al margen de lo hasta aquí expuesto, el SEPC contiene un procedimiento de inhabilitación previsto de la siguiente manera:

a) Cuando un conductor alcance los cero (0) puntos por primera vez, se lo inhabilitará para conducir por el término de sesenta (60) días o podrá optar por realizar el curso establecido en el artículo 27 bis del Régimen de Faltas de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, debiendo acreditar su aprobación ante el Controlador de Faltas.

b) Cuando un conductor alcance los cero (0) puntos por segunda vez, se lo inhabilitará para conducir por el término de ciento ochenta (180) días y como accesorio deberá realizar el curso establecido en el artículo 27 bis del Régimen de Faltas de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, debiendo acreditar su aprobación ante el Controlador de Faltas.

c) Cuando un conductor alcance los cero (0) puntos por tercera vez, se lo inhabilitará para conducir por el término de dos (2) años y como accesorio deberá realizar el curso establecido en el Artículo 27 bis del Régimen de Faltas de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, debiendo acreditar su aprobación ante el Controlador de Faltas.

d) Cuando un conductor alcance los cero (0) puntos a partir de la cuarta vez y sucesivas oportunidades, se lo inhabilitará para conducir por cinco (5) años y como accesorio deberá realizar el curso establecido en el Artículo 27 bis del Régimen de Faltas de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, debiendo acreditar su aprobación ante el Controlador de Faltas (29).

Con el objeto de instituir un sistema de premios y castigos, se crea, además, un régimen de beneficios para aquellos conductores que no registren descuentos de puntos en los dos (2) años anteriores a la fecha de vencimiento de sus licencias. Dichos beneficios consisten en que quedarán eximidos de concurrir a las clases de actualización de normas de tránsito y prevención de accidentes establecidas en el Código y serán bonificados con el 100 % del valor de la tarifa de renovación correspondiente (30).

En lo que concierne a las demás previsiones previstas por la Ley 2641 se incorporan reglas jurídicas modificatorias al "Régimen de Faltas" (aprobado por la Ley N° 451) sobre: la responsabilidad del propietario en falta de tránsito, el pago voluntario, sanciones, atenuación por imposición de sanción sustitutiva, los cursos

especiales de educación vial y prevención de siniestros de tránsito con contenido de derechos humanos y socorrismo, registración de diversas cuestiones vinculadas con este sistema, y algunas circunstancias especiales que puedan llegar a suscitarse. También se incluyen ciertas normas relativas a contravenciones en virtud de lo cual se incorporan, agregan y sustituyen algunas disposiciones normativas del "Código Contravencional de la Ciudad de Buenos Aires", aprobado por la Ley N° 1472.

Por otro lado, corresponde señalar que este sistema se combina con el vencimiento de las licencias de conducir, razón por la cual al momento de la renovación del registro los plazos legales previstos al efecto podrán verse reducidos en aquellos casos que el conductor alcance cero (0) puntos con motivo del descuento de puntos (31).

V. El régimen sancionatorio del sistema de "evaluación permanente de conductores"

Conforme se ha señalado en el capítulo 3, el sistema de evaluación de conductores viene acompañado de un régimen sancionatorio.

En efecto, el "Régimen de Faltas" prescribe el esquema de sanciones (32), de la siguiente manera:

(a) Sanciones principales: 1. Multa; 2. Inhabilitación; 3. Suspensión en el uso de la firma; 4. Clausura; 5. Decomiso.

(b) Sanciones sustitutivas: 1. Amonestación; 2. Obligación de realizar trabajos comunitarios; 3. Concurrir y aprobar cursos específicos de educación vial y prevención de siniestros de tránsito con contenido de derechos humanos.

(c) Sanciones accesorias: 1. Concurrir a cursos especiales de educación y capacitación".

Y, amén de ello, en el mismo ordenamiento jurídico, se fija un régimen de "atenuación por imposición de sanción sustitutiva", bajo las siguientes pautas jurídicas (33):

"El/la Juez/a, el/la Controlador/a Administrativo/a de Faltas y/o el Agente Administrativo de Atención de Faltas Especiales puede atenuar la sanción prevista reemplazándola por algunas de las sanciones sustitutivas, cuando:

1. El daño sufrido por el perjudicado/a hubiese sido reparado en forma espontánea por parte del infractor/a; o
2. La aplicación de la sanción prevista determine el cierre definitivo de una fuente de trabajo o de otro modo trascienda gravemente a terceros; o
3. El infractor/a, como consecuencia de su conducta, haya sufrido graves daños en su persona o en sus bienes, o los hubieren sufrido otras personas con las que estuviere unido por lazos familiares o afectivos.

La sanción establecida en el artículo 27 bis podrá ser aplicada a pedido del infractor/a, sustituyendo en todo o en parte a la multa correspondiente. Su incumplimiento implica no poder utilizar nuevamente esta atenuación y el aumento del monto original de la multa a criterio del/la Juez/a, el/la Controlador/a Administrativo/a de Faltas y/o el Agente Administrativo de Atención de Faltas Especiales. Este beneficio podrá ser utilizado sólo una vez por año.

En cualquier supuesto, la acreditación de la comisión de la falta debe hacerse constar en el Registro de Antecedentes de Faltas a los fines del cómputo de la reiteración.

No son susceptibles del beneficio de la atenuación quienes en el transcurso de los trescientos sesenta y cinco (365) días anteriores a la imputación de una falta hayan sido condenados o se hayan acogido al pago voluntario, indistintamente, en tres (3) oportunidades por infracciones a normas contempladas en una misma Sección de este Régimen de Faltas".

Es menester destacar, a tenor de las normas antes mencionadas, que el régimen implementado en la Ciudad de Buenos Aires en la materia contiene no sólo penas bajo el sistema de Scoring para los infractores, sino también diversas alternativas tendientes a la educación vial (34) y a atenuación reglada de las sanciones mediante la sustitución de las mismas.

VI. Reflexiones finales

Hemos analizado el ejercicio del poder de policía de seguridad (vial) con motivo de la incorporación del SEPC, así como también las faltas, contravenciones y el régimen sancionatorio previsto al efecto.

Una cuestión relevante sobre el tema, y en orden a que en la práctica el sistema pueda funcionar con éxito, reside en la educación vial que acompañe al mismo. Para ello, resulta esencial no sólo el buen funcionamiento del sistema de seguridad vial en general, sino también la difusión que por los diversos medios de comunicación

social se haga sobre el particular, de manera tal de concientizar a los conductores de vehículos (35).

Pensamos que esta normativa, y las que puedan surgir en el futuro en otros ordenamientos, deben conducir a una mejor educación en general de nuestra sociedad, desde los distintos niveles y en todos los ámbitos.

La educación vial y, en general, la educación en cualquier esfera de que se trate, es la única vía conducente para una convivencia ordenada en nuestras comunidades locales, provinciales y en la Nación, en un marco de respeto por los valores republicanos y democráticos.

Es que las naciones más importantes del mundo han crecido con cohesión, luchando juntos cotidianamente por el bienestar del conjunto de la sociedad. Con la mira puesta en ese objetivo resulta necesario que pongamos en práctica la voluntad de cumplir con las reglas de convivencia (36) y la de observar conductas razonables en forma constante, continua y creciente.

A veces nos parece que algunos países son aburridos porque los individuos de esas sociedades hacen todos los días lo mismo; mientras que, en cambio, en el nuestro vemos como en su devenir diario se producen acontecimientos políticos y sociales novedosos y cambiantes, que nos destacan por su notoriedad.

Sin embargo, esos países han crecido bajo reglas que reposan en ideas de orden, justicia, disciplina, respeto, desarrollo cultural, educación y con el mero cumplimiento de las reglas que rigen para toda la sociedad.

En tal orden de ideas, es dable recordar aquel relato que cuenta que, en el año 1838, Alberdi, estando en Estados Unidos, fue invitado a un almuerzo por un señor William Norris. En él concurren un nieto del general Lafayette y un grupo de abogados. Durante la charla, dicho jurista argentino expresó, con la perspicacia que lo identificaba, que lo que más le asombraba de ese país era el orden público, en que todo parecía marchar por sí mismo. El gobierno —señaló— no se ve ni se advierte. A lo cual, respondió uno de los contortulios, acá el Gobierno puede dejar de existir sin que nadie se aperciba de ello. Se dice que Alberdi, que tanto había sentido el peso de las autoridades en su vida, se sintió maravillado por ese aspecto de esa sociedad que visitaba (37).

En ese contexto, resulta imperioso cumplir con las reglas de convivencia en el tránsito, tanto al estacionar, como al cruzar una calle, y en todos los aspectos en general, con el objeto de producir el cambio cultural (38) que reclama nuestra sociedad para la realización del bien común, objetivo fundamental hacia el que se orientan la justicia y la paz social.

(1) GORDILLO, Agustín, Tratado de Derecho Administrativo, 1ª Edic., Tº II, Macchi, Buenos Aires, 1975, cap. XII, págs. 3 y sigs., quien señalaba que el concepto de policía estaba en crisis y por eso debía eliminarse del campo jurídico.

(2) El análisis sobre el particular, puede encontrarse, con mayor extensión, en CASSAGNE, Juan Carlos, Derecho Administrativo, 8ª Edic. actualizada, Tº II, Lexis Nexis, Buenos Aires, 2006, pág. 437 y sigs. Véase también, al respecto, CANDA, Fabián, "Régimen jurídico de la actividad de policía", en Servicio público, policía y fomento, Rap, Buenos Aires, 2003, pág. 123 y sigs.

(3) Ver CASSAGNE, Juan Carlos, Derecho Administrativo, Tº II, ob. cit., pág. 444 y sigs. y MARIENHOFF, Miguel Santiago, Tratado de Derecho Administrativo, 6ª Edic. actualizada, Tº IV, Abeledo Perrot, Buenos Aires, 1997, págs. 527 y sigs.

(4) Ver CASSAGNE, Juan Carlos, Derecho Administrativo, Tº II, ob. cit., pág. 444 y sigs. y MARIENHOFF, Miguel Santiago, Tratado de Derecho Administrativo, Tº IV, ob. cit., págs. 526 y sigs.

(5) Sobre el poder policía en esta materia, ver FORNIELES, Francisco J., "Poder de policía y regulación del tránsito de la ciudad de Buenos Aires", en Sistema de evaluación permanente de conductores, La Ley, suplemento especial de febrero de 2009, pág. 53 y sigs.

(6) Sobre los alcances y la importancia de dichas libertades constitucionales, véase en: LINARES QUINTANA, Segundo V., Tratado de la Ciencia del Derecho Constitucional, Tº 4, Plus Ultra, Buenos Aires, 1998, págs. 126 y sigs.; BADENI, Gregorio, Tratado de Derecho Constitucional, Tº I, La Ley, Buenos Aires, 2004, págs. 385/6; BIDART CAMPOS, Germán, Manual de la Constitución Reformada, Tº II, Ediar, Buenos Aires, 1998, págs. 73 y sigs.; SAGÜES, Néstor Pedro, Elementos de Derecho Constitucional, Tº II, Astrea, Buenos Aires, 1999, págs. 405 y sigs. Desde luego, también, al margen de las cláusulas constitucionales aludidas, esas libertades se ven protegidas por los preceptos contenidos en los Tratados Internacionales sobre Derechos Humanos, a que se refiere el art. 75, inc. 22, de la Constitución Nacional.

(7) El art. 1.1.6. de dicho Código prescribe: "Garantía de libertad de tránsito. Está prohibido demorar al conductor o retener el vehículo o la documentación de ambos, excepto los casos expresamente contemplados por este Código u ordenados por juez competente".

(8) Ver: LINARES QUINTANA, Segundo V., Tratado de la Ciencia del Derecho Constitucional, Tº 4, ob. cit., págs. 333 y sigs.; BADENI, Gregorio, Tratado de Derecho Constitucional, Tº I, ob. cit., págs. 336 y sigs.;

BIDART CAMPOS, Germán, Manual de la Constitución Reformada, T° II, ob. cit., págs. 343 y sigs.; SAGÜES, Néstor Pedro, Elementos de Derecho Constitucional, T° II, ob. cit., págs. 877 y sigs.

(9) Receptado en los arts. 7, incs. f), de la LNPA y de la LPACBA.

(10) Ver también arts. 7, incs. f), de la LNPA y de la LPACBA.

(11) Ampliar en CASSAGNE, Juan Carlos, Derecho Administrativo, T° II, ob. cit., pág. 444 y sigs. y MARIENHOFF, Miguel Santiago, Tratado de Derecho Administrativo, T° IV, ob. cit., págs. 526 y sigs.

(12) Al momento de redactar este trabajo se está hablando de implementar un régimen similar en la Provincia de Buenos Aires y de un control conjunto sobre la base de ambas legislaciones.

(13) Fundamentalmente, en el primero de los textos jurídicos aludidos.

(14) GOLDSCHMIDT, James, "El Derecho Penal Administrativo", Boletín de la Facultad de Derecho de Córdoba, vol 1-3, 1946, págs. 93/187; SCHMIDT, Eberhard, "Las repercusiones de la obra científica de James Goldschmidt sobre la legislación y la ciencia de Alemania", trad. por GOLDSCHMIDT, Werner, Revista de Derecho Procesal, Ediar, Buenos Aires, 1951, vol 2, págs. 280/293.

(15) Ampliar en CASSAGNE, Juan Carlos, Derecho Administrativo, T° II, ob. cit., pág. 444 y sigs. y MARIENHOFF, Miguel Santiago, Tratado de Derecho Administrativo, T° IV, ob. cit., págs. 579 y sigs.

(16) Véanse CASSAGNE, Juan Carlos, Derecho Administrativo, T° II, ob. cit., pág. 444 y sigs.; MARIENHOFF, Miguel Santiago, Tratado de Derecho Administrativo, T° IV, ob. cit., págs. 579 y sigs.; LEVENNE, Ricardo (h.), Introducción al Derecho Contravencional, Depalma, Buenos Aires, 1968, págs. 43/44.

(17) En ese mismo "Régimen de Faltas", en su art. 2°, se establece su ámbito de aplicación, en estos términos: "el Régimen de Faltas se aplica a todas las infracciones que se cometan en el ámbito territorial de la Ciudad de Buenos Aires, o cuyos efectos se produzcan o deban producirse en éste".

(18) Acerca del principio de lesividad, receptado en este código, se ha dicho que "no basta que una conducta esté contenida en una ley penal previa, y sea contraria al orden y a la moral pública, sino que se requiere que exista un bien jurídico lesionado o puesto en peligro (principio del bien jurídico o de lesividad). En este sentido, el legislador local ha llegado en su previsión más lejos que el nacional, imponiéndole al juez verificar en el caso concreto el daño o peligro cierto para el bien jurídico tutelado. Esto impide que se sancione a las personas por la comisión de los llamados `delitos de peligro abstracto, en los cuales el peligro al que el bien jurídico se encuentra sometido es genérico o remoto" (BUJAN, Javier Alejandro y CAVALIERE, Carla, Derecho contravencional y su procedimiento, Abaco, Buenos Aires, 2003, pág. 51.

19 El ámbito de aplicación de esta legislación contravencional se prevé, en el art. 2° de ese Código, del siguiente modo: "el Código Contravencional se aplica a las contravenciones que se cometan en el territorio de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y a las que produzcan sus efectos en ella. Las disposiciones generales de este Código son aplicables a todas las Leyes especiales que establecen contravenciones.

(20) Un análisis penal de estas legislaciones puede observarse en AMENDOLA, Manuel A., "Consideraciones penales sobre la nueva ley de tránsito de la Ciudad de Buenos Aires", en Sistema de evaluación permanente de conductores, La Ley, suplemento especial de febrero de 2009, pág. 49 y sigs.

(21) "Código de Tránsito y Transporte", Título undécimo, art. 11.1.2.

(22) "Código de Tránsito y Transporte", Título undécimo, art. 11.1.3, norma en la cual también se preceptúa el procedimiento que se deriva de ello y acerca de ciertos casos en particular.

(23) Cfr. www.parlamentario.com. Ver "Código de Tránsito y Transporte", Título undécimo, art. 11.1.4 y las disposiciones a que remite esa norma.

(24) "Código de Tránsito y Transporte", Título undécimo, art. 11.1.5.

(25) Conforme lo dispuesto por el Decreto 1078/08, art. 3°, que sustituye, a su vez, el art. 2° del "Reglamento del Registro de Antecedentes de Tránsito de la ciudad de Buenos Aires", aprobado por el Decreto 103/03.

(26) "Código de Tránsito y Transporte", Título undécimo, art. 11.1.5.

(27) En cierta manera, este vencimiento de los puntos negativos que acompaña a la licencia del conductor —los cuales son inscriptos, además, en un registro de datos denominado "Registro de Antecedentes de Tránsito de la Ciudad de Buenos Aires"— resulta análogo a la caducidad de datos personales establecido en el art. 26.4 de la ley N° 25.326 ("Ley de Protección de Datos Personales"). En ambos casos, se advierte una cuestión en común, se trata de información personal que resulta necesaria para la sociedad a fin de valorar la actuación comercial de una persona, en aquel caso, y en el que aquí nos ocupa, el comportamiento, en su condición de conductor de un vehículo, de un individuo. Lo que sí, como vemos, esa información posee en todos estos casos una vigencia limitada en el tiempo.

(28) "Código de Tránsito y Transporte", Título undécimo, art. 11.1.6, donde se establece también, en sus últimos párrafos, que "en el caso de los cursos para conductores profesionales, tendrán un contenido reforzado a la especialidad" y, además, que "esta prerrogativa no podrá utilizarse más de una (1) vez cada dos (2) años".

(29) "Código de Tránsito y Transporte", Título undécimo, art. 11.1.7.

(30) "Código de Tránsito y Transporte", Título undécimo, art. 11.1.8.

- (31) Ley 2641, art. 2°, en cuya disposición se establece la forma de su aplicación al efecto.
- (32) "Régimen de Faltas de la Ciudad de Buenos Aires", Libro I, Título III, art. 18, aprobado por la Ley N° 451, sustituido por el art. 3° del Anexo II de la Ley N° 2641.
- (33) "Régimen de Faltas de la Ciudad de Buenos Aires", Libro I, Título IV, art. 30, aprobado por la Ley N° 451, ordenado conforme art. 5°, Anexo II, de la Ley N° 2641.
- (34) Acerca de esta cuestión relativa a las penas y al carácter educativo de este régimen jurídico, ver PULVERINTI, Orlando, "La Ciudad de Buenos Aires y un camino a seguir en la seguridad del tránsito" y BOICO, Roberto J., "La nueva ley de puntos. Aspectos fundamentales y cuestiones controvertidas", ambos en Sistema de evaluación permanente de conductores, La Ley, suplemento especial de febrero de 2009, págs. 28 y 31, respectivamente.
- (35) Obsérvese que esta idea de concientización ha sido advertida por la legislatura de la Ciudad, al disponer en el art. 7° de la ley 2641: "el Poder Ejecutivo debe realizar una campaña masiva de difusión y concientización sobre los alcances del Sistema de Evaluación Permanente de Conductores, durante el plazo establecido en el artículo anterior".
- (36) En similar sentido, haciendo hincapié en la necesidad de que exista un apego al cumplimiento de las normas, ver PULVERINTI, Orlando, "La Ciudad de Buenos Aires y un camino a seguir en la seguridad del tránsito", ALLEGRETTO, María y SOSA, Guillermina Leontina, "Sistema de evaluación permanente de conductores. Una mirada desde la perspectiva constitucional porteña", SLAIBE, María Eugenia, "Del nuevo sistema de evaluación permanente de conductores", en Sistema de evaluación permanente de conductores, La Ley, suplemento especial de febrero de 2009, págs. 19, 35 y 47, respectivamente.
- (37) Véase GARCIA HAMILTON, José Ignacio, Vida de un ausente, Editorial sudamericana, Buenos Aires, 1999, pág. 224 (obra referida a la vida de Juan Bautista Alberdi).
- (38) La importancia de este cambio cultural también fue advertida por PRESTI, Daniel Agustín, "Consideraciones generales sobre la reglamentación del sistema de evaluación permanente de conductores", SLAIBE, María Eugenia, "Del nuevo sistema de evaluación permanente de conductores", en Sistema de evaluación permanente de conductores, La Ley, suplemento especial de febrero de 2009, págs. 17 y 47, respectivamente.