

---

# JORNADES DE SEGURETAT VIÀRIA AL MÓN LOCAL

Mollet del Vallès, 27 i 28 de gener de 2012

Recull de ponències

---

Institut de  
Seguretat Pública  
de Catalunya





---

# JORNADES SOBRE SEURETAT VIÀRIA EN EL MÓN LOCAL

MOLLET DEL VALLÈS, 27 I 28 DE GENER DE 2012

---

Institut de  
Seguretat Pública  
de Catalunya



## PROGRAMA I PONENTS

DIVENDRES 27 DE GENER

- 15.30 h **Acollida i registre d'assistents**
- 16 h **Inauguració**
- 16.15 h **Introducció al trànsit i la seguretat viària**  
RAFAEL OLMOS, funcionari del Servei Català de Trànsit
- 17.15 h **Experiència i bones pràctiques de mobilitat urbana**  
XAVIER ALMIRALL, responsable de l'Oficina del Pla de Seguretat Viària del Servei Català de Trànsit
- 18.40 h **Pausa**
- 19 h **Planificació urbana de la seguretat viària**  
OLE THORSON, enginyer doctor de Camins i president del P(A)T
- 20.30 h **Finalització de la primera jornada**
- 

DISSABTE 28 DE GENER

- 9 h **Registre d'assistents**
- 9.30 h **Normativa viària d'aplicació general**  
SUSANNA DÍAZ, cap del Servei d'Assessorament, Organització i Recursos Humans del Servei Català de Trànsit
- 11.15 h **Pausa**
- 11.45 h **Elements de prevenció**  
FARNERS DE CRUZ, responsable d'Educació i Formació Viària del Servei Català de Trànsit  
MIREIA SANZ GONZÁLEZ, monitora del Programa Game Over de la Fundació-Institut Guttmann
- 13.45 h **Cloenda de les jornades**
- 14 h **Lliurament de diplomes**
-



# INTRODUCCIÓ AL TRÀNSITI A LA SEGURETAT VIÀRIA

---

## Marc competencial a Catalunya

### Legislació de referència

- Article 150.2 de la Constitució Espanyola (CE).
- Article 13 de l'Estatut d'Autonomia de Catalunya de 1978 i article 164 de l'Estatut de 2006 (EAC).
- Llei orgànica 6/1997, de 15 de desembre, de transferència de competències executives en matèria de trànsit i circulació de vehicles de motor a la Comunitat Autònoma de Catalunya.
- Llei 14/1997, de 24 de desembre, de creació del Servei Català de Trànsit (SCT).
- Reial decret 391/1998, de 13 de març, sobre traspàs de serveis i funcions de l'Administració de l'Estat a la Generalitat de Catalunya en matèria de trànsit i circulació de vehicles de motor.
- Decret 102/1998, de 15 d'abril, de desenvolupament de les competències de la Generalitat de Catalunya en matèria de trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària.

### Antecedents

L'article 149.1.29 CE estableix la competència exclusiva de l'Estat en matèria de seguretat pública, sense perjudici que les comunitats autònomes puguin crear policies en la forma que els respectius Estatuts estableixin. En aquest sentit, l'article 13 de l'EAC habilita la Generalitat de Catalunya a crear una policia autònoma a la qual correspon, entre altres funcions, la protecció de les persones, els béns i el manteniment de l'ordre públic. A l'Estatut de 2006 les competències en matèria de seguretat pública estan regulades a l'article 164.

D'acord amb aquesta atribució estatutària, Catalunya té la competència en matèria de seguretat ciutadana que la tradició administrativa vincula a la de trànsit. També disposa d'una policia autonòmica que constitueix la infraestructura indispensable, dins del Departament d'Interior a través de la Direcció General de la Policia per a l'exercici de les funcions que li siguin encomanades.

La transferència de les competències executives a la Generalitat de Catalunya en matèria de trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària, mitjançant la via de l'article 150.2 CE, que atorga a l'Estat la possibilitat de transferir o delegar a les comunitats autònomes facultats corresponents a matèries de titularitat estatal mitjançant Llei orgànica es va materialitzar a través de la Llei orgànica 6/1997, de 15 de desembre, de manera que amb aquesta atribució de les facultats d'execució de la legislació de l'Estat en matèria de seguretat viària es va ampliar l'àmbit i la capacitat d'actuació de la Generalitat.

Aquesta ampliació va fer necessari ampliar l'àmbit funcional del Departament d'Interior, responsable de l'execució de les competències de la Generalitat en matèria de trànsit, circulació de vehicles i seguretat viària que han de ser exercides mitjançant el Servei Català de Trànsit, l'organisme autònom de caràcter administratiu adscrit a aquest Departament, creat per la Llei 14/1997, de 24 de desembre.

El SCT està presidit pel titular d'Interior i està dirigit, gestionat i coordinat pel director del SCT i els òrgans del Departament que es determinin per reglament.

Aquesta determinació es va dur a terme mitjançant el Decret 102/1998, de 15 d'abril, de desenvolupament de les competències de la Generalitat de Catalunya en matèria de trànsit, circulació de vehicles i seguretat viària.

El Reial decret 391/1998, de 13 de març, va regular el traspàs de serveis i funcions que desplega reglamentàriament els mitjans personals, materials i pressupostaris transferits a la Comunitat Autònoma. L'exercici de les facultats executives transferides en matèria de trànsit es va assumir plenament a les comarques de Girona (en 1998), a les comarques de Lleida (en 1999) i a les comarques de Barcelona i Tarragona (desembre de 2000), segons el calendari d'assumpció esglaonada de les funcions de vigilància de trànsit en vies interurbanes per part de les unitats de trànsit de la Policia de la Generalitat – Mossos d'Esquadra.

## **La Generalitat de Catalunya**

D'acord amb allò que preveu l'article 2.1, de la Llei 14/1997, el Departament d'Interior és el responsable de l'execució de les competències de la Generalitat en matèria de trànsit, circulació de vehicles i seguretat viària, que han d'ésser exercides mitjançant el Servei Català de trànsit i la Direcció General de la Policia (art. 1 del Decret 102/1998) i aquells òrgans d'Interior que es determinin per Reglament.

Correspon conjuntament a l'SCT i a la DGP, d'acord amb l'article 2.3 de la Llei 14/1997, les funcions següents:

- a) Gestionar i controlar el trànsit en vies interurbanes, i en travessies o en vies urbanes que afectin la circulació interurbana, si hi ha un acord previ amb l'autoritat local corresponent, sens perjudici de les competències dels municipis en aquesta matèria.
- b) Adoptar les mesures necessàries per garantir la seguretat i fluïdesa en el trànsit de les carreteres.

D'acord amb l'article 4.2 del Decret 102/1998, les relacions operatives entre la Policia de la Generalitat - Mossos d'Esquadra i el Servei Català de Trànsit s'establiran mitjançant protocols d'actuació aprovats en el Comitè de Direcció de Trànsit.

## **Servei Català de Trànsit**

D'acord amb el que preveu l'article 2.4, de la Llei 14/1997, li corresponen al SCT les següents funcions d'execució de la legislació de l'Estat en matèria de trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària:

- a) Instruir i resoldre els expedients sancionadors que s'incoïn per infraccions comeses contra la normativa de trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària.
- b) Exercir les funcions relatives a l'obertura, el funcionament, la inspecció i el règim sancionador de les autoescoles i a la formació i l'homologació del professorat i de la direcció.
- c) Promoure l'educació viària, en especial la dels infants, en col·laboració amb institucions públiques i entitats privades, si escau, i executar programes de sensibilització ciutadana sobre seguretat viària.
- d) Autoritzar les proves esportives que puguin afectar vies interurbanes o tinguin una incidència superior en el nucli urbà, sense perjudici de les competències municipals.

- e) Dictar directrius d'aplicació de la normativa de trànsit, de circulació de vehicles de motor i seguretat viària a les quals s'ha d'ajustar també la policia local, sens perjudici de les competències de les autoritats locals.
- f) Desenvolupar projectes i estudis sobre investigació d'accidents.
- g) Elaborar i difondre estadístiques sobre el trànsit i fer el seguiment i el tractament d'acord amb les competències de l'Institut d'Estadística de Catalunya.
- h) Informar els usuaris i usuàries sobre el trànsit de les vies públiques.
- i) Adoptar mesures d'intervenció en la circulació de vehicles històrics si afecta vies interurbanes o té una incidència superior en el nucli urbà, sens perjudici de les competències municipals.
- j) Impulsar l'elaboració, cada tres anys, del Pla de seguretat viària i els programes inclosos en aquest Pla, en el marc de la Comissió Interdepartamental que han de ser sotmesos a informe de la Comissió Catalana de Trànsit i Seguretat Viària.
- k) Acreditar els centres de reconeixement d'aptituds psicotècniques dels conductors i conductores amb els requisits i les condicions que s'estableixin per reglament.
- l) Participar en el consell pedagògic de l'Institut de Seguretat Pública de Catalunya en la definició de les necessitats formatives i en l'elaboració dels programes curriculars en matèria de trànsit.
- m) Planificar, dirigir i coordinar les actuacions per a la millora de la seguretat viària en els accessos a les vies urbanes i grans nuclis de població, i en trams i punts perillosos i d'alta intensitat de trànsit, directament, en coordinació amb altres departaments de la Generalitat o, si escau, amb l'Administració de l'Estat.
- n) Elaborar les instruccions relatives a la circulació de transports especials i les relatives al transport de mercaderies perilloses, segons el que s'estableixi normativament.
- o) Elaborar l'avantprojecte del pressupost d'ingressos i despeses de l'SCT.
- p) Elaborar estudis i recerques sobre aptituds, habilitats i comportament de conductors i vianants.
- q) Controlar la publicitat relacionada amb el trànsit i la seguretat de la circulació viària.
- r) Exercir qualsevol altra funció que, en el marc de les competències executives en matèria de trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària, li assignin el Govern de la Generalitat o el titular del Departament d'Interior.

## **Direcció General de la Policia**

D'acord amb el que estableix la Llei 14/1997, de 24 de desembre, de creació del Servei Català de Trànsit una part de l'exercici de les facultats executives en matèria de trànsit que s'han transferit a la Generalitat de Catalunya relatives entre altres a vigilància, disciplina, regulació del trànsit i circulació de vehicles, així com la denúncia de les infraccions de les normes vigents en matèria de trànsit, circulació de vehicles i seguretat viària, i les tasques de protecció i auxili en les vies públiques o d'ús públic són assumides per la Direcció General de la Policia per ser exercides per la Policia de la Generalitat -Mossos d'Esquadra. Aquesta Direcció General, en virtut del que disposa l'article 12.1.6 de la Llei 10/1994, d'11 de juliol, pot assumir les funcions que siguin transferides o delegades per la via de l'article 150.2 CE.

- a) La vigilància, el control, la disciplina i la regulació del trànsit i la circulació de vehicles en vies públiques interurbanes i en travesseres on no existeixi policia local.
- b) L'adopció de mesures de vigilància o restriccions quan siguin necessàries per a la circulació de vehicles en les carreteres o en els seus trams.
- c) La denúncia de les infraccions de les normes de trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària i disposicions complementàries, en les vies interurbanes i travesseres que no tinguin característiques exclusives de vies urbanes.
- d) Les tasques d'inspecció en matèria de trànsit que legalment se'ls atribueixin.
- e) Les tasques de protecció, auxili i informació a la ciutadania en les vies públiques o d'ús públic.

- f) La realització material de les funcions policials de les mesures d'intervenció que, respecte dels processos d'anul·lació, revocació i suspensió de permisos i llicències, adoptin les autoritats competents.
- g) Les altres funcions que els siguin encomanades.

## **L'Estat**

Sense perjudici de les competències que tinguin assumides les comunitats autònomes a través dels seus estatuts i d'aquelles que s'assignen al Ministeri de l'Interior, correspon a l'Administració de l'Estat:

- a) La facultat de determinar la normativa tècnica bàsica que afecta d'una manera directa la seguretat viària.
- b) La prèvia homologació, si escau, dels elements dels vehicles, remolcs i semiremolcs que afecten la seguretat viària com també la facultat de dictar instruccions i directrius en matèria d'inspecció tècnica de vehicles.
- c) Les normes bàsiques i mínimes per a la programació de l'educació viària en les diferents modalitats de l'ensenyament.
- d) L'aprovació del quadre de malalties i defectes físics i psíquics que inhabiliten per conduir i l'establiment dels requisits sanitaris mínims per efectuar els reconeixements per detectar-los, com també la inspecció, el control i, si és procedent, la suspensió o el tancament dels establiments dedicats a aquesta activitat.
- e) La determinació de les drogues, estupefaents, productes psicòtrops i estimulants o altres substàncies anàlogues que puguin afectar la conducció, així com les proves per a la detecció i els nivells màxims.
- f) La coordinació de la prestació de l'assistència sanitària a les vies públiques o d'ús públic.
- g) La facultat de subscriure tractats i acords internacionals relatius a la seguretat dels vehicles i de les seves parts i peces, així com la facultat de dictar les disposicions pertinents per implantar a Espanya la reglamentació internacional que se'n derivi.
- h) La facultat de regular aquelles activitats industrials que tenen una incidència directa sobre la seguretat viària, especialment la dels tallers de reparació de vehicles.
- i) La regulació del transport de persones, singularment el de menors i l'escolar, pel que fa a la seguretat viària.
- j) La regulació d'acord amb la reglamentació internacional del transport amb relació a la seguretat viària de mercaderies, especialment, el de mercaderies perilloses, peribles i contenidors.

## **Ministeri de l'Interior**

El Ministeri de l'Interior manté a la resta de l'Estat les competències que no han estat assolides per les comunitats autònomes. En l'àmbit territorial de Catalunya manté les següents competències:

- a) Expedir i revisar els permisos i les llicències per conduir vehicles de motor i ciclomotors amb els requisits sobre coneixements, aptituds tècniques i condicions psicofísiques i periodicitat que es determinin reglamentàriament. També l'anul·lació, la intervenció, la revocació i, si escau, la suspensió d'aquests permisos i llicències.
- b) Canviar, d'acord amb les normes reglamentàries aplicables, els permisos per conduir expedits en el marc militar i policíac pels corresponents permisos en el marc civil, així com també els permisos expedits a l'estranger quan ho prevegi la legislació vigent.
- c) Matricular i expedir els permisos o les llicències de circulació de vehicles de motor, remolcs, semiremolcs i ciclomotors, així com anul·lar i intervenir o revocar



aquests permisos o llicències amb els requisits i les condicions que s'estableixin reglamentàriament.

d) Expedir les autoritzacions o els permisos temporals i provisionals per a la circulació de vehicles fins a la matriculació.

e) Establir normes especials que facin possible la circulació de vehicles històrics i fomentin la conservació i la restauració d'aquells que formen part del patrimoni històric i cultural.

El Ministeri de l'Interior exerceix les competències esmentades anteriorment a través de l'organisme autònom de la Prefectura Central de Trànsit (DGT) i l'Agrupació de Trànsit de la Guàrdia Civil.

## **Ajuntaments**

S'atribueixen als municipis les competències següents:

a) L'ordenació i el control del trànsit a les vies urbanes de les quals siguin titulars, la vigilància d'aquestes vies mitjançant agents propis, la denúncia de les infraccions que s'hi cometin i la sanció d'aquestes infraccions quan no estiguin expressament atribuïdes a una altra Administració.

b) La regulació mitjançant ordenança municipal de circulació dels usos de les vies urbanes perquè sigui compatible la distribució equitativa dels aparcaments entre tots usuaris i usuàries amb la fluïdesa necessària per al trànsit rodat i l'ús dels carrers per a vianants. També és objecte de la mateixa regulació l'establiment de mesures d'estacionament limitat per tal de garantir la rotació en els aparcaments tot tenint especial consideració en les necessitats de les persones discapacitades que tinguin reduïda la mobilitat i que utilitzin vehicles, per tal d'afavorir la seva integració social.

c) La retirada de vehicles de les vies urbanes, el seu posterior dipòsit, i la seva retirada de les vies interurbanes en els casos i les condicions que es determini reglamentàriament quan obstaculitzin i dificultin la circulació o representin un perill.

d) L'autorització de proves esportives quan tinguin lloc íntegrament i exclusiva en el nucli urbà, excepte a les travessies.

e) La realització de les proves per determinar el grau d'intoxicació alcohòlica o per estupefaents, psicòtrops o estimulants dels conductors i conductores que circulin per les vies públiques en les quals els municipis tinguin atribuïda la vigilància i el control de la seguretat de la circulació.

f) El tancament de les vies urbanes quan sigui necessari.

## **Relació de l'SCT amb els ajuntaments**

D'acord amb allò que preveu l'article 2.2, de la Llei 14/1997, el Departament d'Interior i el Servei Català de Trànsit poden establir convenis de col·laboració, coordinació i substitució amb els ens locals, amb el marc de les respectives competències.

Convenis sancions, d'acord amb la Llei 14/1997 es poden establir els següents convenis:

Art.11.4 Els delegats i delegades territorials del Govern de la Generalitat poden assumir la competència sancionadora per infraccions de normes de circulació en vies urbanes que corresponen als alcaldes, sempre que hi hagi conveni subscrit en aquesta matèria entre l'ajuntament afectat i el Servei Català de Trànsit.

		Denúncia PL	Denúncia vigilants	Denúncia Mossos Esquadra	Instrucció expedient	Resolució sancionad.	Recursos	Recaptació voluntària	Recaptació via executiva
<b>CONVENI A</b>	<b>A1 amb vigilants</b>		•		SCT	Delegat territorial	SCT	SCT	SCT
	<b>A amb PL</b>	•			SCT	Delegat territorial	SCT	SCT	SCT
<b>CONVENI B (sense PL ni vigilants)</b>				•	SCT	Delegat territorial	SCT	SCT	SCT
<b>CONVENI C</b>	<b>C1 amb vigilants</b>		•		Ajuntament	Alcalde	Ajuntament	Ajuntament	Ajuntament
	<b>i Mossos Esquadra</b>			•	SCT	Delegat territorial	SCT	SCT	SCT
	<b>C amb PL</b>	•			Ajuntament	Alcalde	Ajuntament	Ajuntament	Ajuntament
	<b>i Mossos Esquadra</b>			•	SCT	Delegat territorial	SCT	SCT	SCT

### Convenis de seguretat viària

D'acord amb el Pla de seguretat viària per al trienni 2011-2013, en concret en l'àmbit metodològic de gestió de la seguretat viària, en el punt 5 es defineix la línia estratègica de "Cooperar amb els governs locals per a la seguretat viària". Concretament, el punt 5.1 preveu:

- Elaborar plans de seguretat viària i avaluar els existents.
- Analitzar els punts clau de l'accidentalitat urbana

En el punt 5.2, el Pla triennal especifica la línia estratègica d'"Analitzar els punts clau de l'accidentalitat urbana", en concret els referents a:

- Accidents amb vehicles de dues rodes
- Accidents en interseccions
- Atropellaments, en particular amb gent gran implicada
- Concentració d'accidents

En l'àmbit metodològic de reducció de l'accidentalitat, dins de la línia 12 es defineix l'objectiu de "Combatre la indisciplina viària" on es formula l'objectiu de combatre les infraccions contra la seguretat viària, en concret contra la presència d'alcohol i drogues en la conducció i el control de les infraccions que més posen en risc la seguretat viària, per això l'SCT posa a disposició dels ajuntaments, d'acord amb els convenis que se signaran amb aquesta finalitat, eines per a la comprovació efectiva d'infraccions com són els etilòmetres, els alcoholímetres i els cinemòmetres.

I, per últim, dins de l'àmbit d'educació i formació del Pla de seguretat viària, hi ha una sèrie de línies estratègiques que es materialitzen en activitats en els municipis i en els seus centres escolars com són:

- Desplegar l'educació per a la mobilitat segura en els centres educatius
- Introduir l'educació per a la mobilitat segura en el lleure educatiu

És en aquest àmbit on es poden desplegar les iniciatives referides als parcs infantils de bicicletes (tallers de mobilitat segura) o parcs amb ciclomotors.

Gener 2012



Asociación de Prevención  
de Accidentes de Tráfico

## Ole Thorson

Dr. Eng. Camins.  
President de P(A)T  
President de IFP

# Planificació urbana de la seguretat viària

---

1. Presentació
  2. Naturalesa de la seguretat urbana
  3. Comunicació amb els ciutadans
  4. La velocitat
  5. Associacions de prevenció i d'atenció a víctimes i afectats
  6. Persones grans i nens
  7. Combinació d'actuacions
- 

**Conceptes.** La persona és més que una màquina.

En les ciutats hi ha més persones que es mouen sense motor que amb motor.

La vida i integritat física del ciutadà han de ser prioritàries respecte al temps d'alguns usuaris de l'espai públic.

El concepte de respecte entre els ciutadans s'ha de palpar i veure en el disseny dels carrers.

En el disseny actual (carrers, gestió i regulació) probablement s'ha posat massa atenció en la promoció dels cotxes. Es poden moure amb menys espai i menys velocitat que en l'actualitat.

Un conductor no té dret a envair l'espai dedicat a l'altre usuari.

---

## 1. Presentació

La seguretat en la mobilitat urbana requereix respecte a l'altre usuari de la via pública. Existeix una creixent tendència d'egoisme i d'individualisme en molts aspectes de la vida social. Promocionem el **Jo Primer** en la nostra societat.

La planificació de la mobilitat urbana i de la seguretat comença amb les necessitats dels vianants. Formen el grup més nombrós en la mobilitat urbana.

Dades de distribució modal: prop del 50 % de dels viatges interns dels municipis de Catalunya és fan a peu, sense comptar el desplaçament per a l'accés al transport públic o al vehicle estacionat.

Els plans de seguretat viària catalans, els plans directors de mobilitat, els plans de mobilitat urbana, els plans locals de seguretat viària, els plans de qualitat de l'aire i de limitació del soroll, demostren que hi ha una voluntat d'afrontar part de les agressions als usuaris de l'ús de les vies per a persones en vehicles a motor.

És imprescindible que la nostra societat valori adequadament la vida i la integritat física del ciutadà. El cost d'una vida ha estat (per l'Administració espanyola i catalana) al voltant de 250.000 €. La mitjana europea se situa prop de 2 M €. Una recent valoració de la Universitat de Navarra (per a la DGT) situa el cost en 1,4 M €.



Asociación de Prevención  
de Accidentes de Tráfico

## 2. Naturalesa de la seguretat urbana

La seguretat no és solament una qüestió de lleis i ordenances, és una qüestió de maduresa de la societat amb respecte profund per al conciutadà i els seus drets.

També és una diàleg entre el ciutadà i la via i el seu entorn. La comunicació via – conductor ha de ser fluïda i inclou també el vianant. El conductor ha de rebre i entendre el que esperem d'ell.

El problema de seguretat en la ciutat té molt a veure amb dues persones que es troben en trajectòries que es creuen.

En un encreuament normal de dues direccions de circulació i de caminar, se situen 32 punts de conflicte entre conductors a més de 16 punts de conflicte entre vianants i conductors. Pocs ciutadans poden valorar tantes informacions i prendre decisions per evitar conflictes. Si se sumen moltes més informacions de l'entorn al mateix temps (senyals d'informació, d'orientació, anuncis, converses amb el company, vigilar els néts, etc.) entenem que és de primera necessitat (per a un entorn urbà segur) minimitzar la informació que pot distreure l'usuari de la informació preferent i relacionada amb la seva seguretat.

Les rotondes milloren la seguretat i fan baixar el nombre de ferits, però no fomenten la seguretat dels vianants, ni faciliten ni fan més còmode caminar.

Cada carrer urbà té la seva velocitat màxima. Estem parlant de 10, 20, 30, 40 o 50 km/h. El disseny ha d'adaptar-se a cada situació. Un senyal no és suficient. Per a la majoria dels carrers en la zona urbana es recomana usar criteris de disseny de 30 km/h.

## 3. Comunicació amb els ciutadans

Hi ha una certa tendència, als municipis, d'ocultar la inseguretat viària a la ciutat. Polítics i tècnics creuen que és una taca negra si es registren sinistres en el municipi. Que no han fet bé el seu treball. Els ciutadans tenen dret a la informació. La millor prevenció és explicar l'estat real del risc. Els que produeixen els ferits a la ciutat són els usuaris de l'espai viari. Els que maten als conciutadans són principalment els conductors de vehicles de motor.

És clar que tècnicament els carrers han d'oferir seguretat, però és també molt important que els conductors tenen present la seva responsabilitat.

Hem vist en l'última dècada la millora de la seguretat viària, principalment per un canvi polític d'actitud: afrontar el conductor amb la seva responsabilitat: carnet per punts, control de la velocitat, control de drogues i alcohol, canvi en la responsabilitat criminal dels conductors, millor ús de dispositius passius de seguretat (afecten molt els vianants i ciclistes), etc.

## 4. La velocitat

Està bé que en molts municipis s'hagi intentat controlar la velocitat, però en molts casos sense tenir en compte si és possible o fàcil complir-ho. Per exemple, fer un pas de vianants enmig d'un llarg tram recte de 50 km/h és difícil d'entendre pel conductor, en canvi si es protegeix el pas de vianants amb un semàfor o es baixa la velocitat de tot el tram a 30 km/h, és més acceptable. El missatge al vianant i al conductor ha de ser clar.

El conductor no és un tècnic que està assegut a la seva taula pensant en solucions. És un ser viu amb sentiments i guiat per percepcions de l'entorn. És d'especial importància que el tècnic pensi en les condicions del recorregut abans del tram que està treballant en aquest moment.

Moltes decisions i comportaments relacionats amb la velocitat vénen d'abans - del tram anterior - i no de la senyalització que el conductor té davant. El conductor no és una màquina – és un ésser viu amb sentiments i limitacions. D'aquí ve part del risc en la mobilitat urbana.



Asociación de Prevención  
de Accidentes de Tráfico

## 5. Associacions de prevenció i d'atenció a víctimes i afectats

P(A)T treballa des de fa 44 anys. Va ser fundada a Sabadell el 1968 per José Vinaròs i altres ciutadans preocupats per la mortaldat a les vies. He pogut col·laborar amb P(A)T des de 1982.

En l'Associació participem (com ara en aquestes jornades) en la difusió de missatges de prevenció, a aportar nous conceptes en la lluita contra els sinistres, a explicar idees de responsabilitat de l'Administració i dels conductors i altres usuaris de la via pública. El missatge que la majoria dels accidents i víctimes són evitables s'ha de fer arribar cada dia a tota la població. P(A)T en la seva secció AP(A)T treballa per incloure l'atenció a víctimes i a afectats pels accidents en la "rutina" de les administracions, fomentar informació i consells a les víctimes i afectats i guiar les víctimes i afectats en el laberint de la societat en totes els aspectes.

Hi ha altres grups que parlen de les víctimes, i es important, però P(A)T té més experiència i més abast en els missatges que divulga a població, polítics i Administració.

El Servei Català de Trànsit posa en marxa l'Oficina d'Atenció a Víctimes. Existeix des de fa anys coordinada per P(A)T-AP(A)T amb un punt de trobada cada mes on els afectats i víctimes poden expressar dubtes i fer comentaris a especialistes de P(A)T, i on participen en ocasions també Mossos d'Esquadra i agents de la Guàrdia Urbana de Barcelona.

## 6. Persones grans i nens

La imatge explicada d'abans – amb les puntes de conflicte en una intersecció – indica que hi ha moltes decisions ràpides a prendre cada segon en la mobilitat. Penseu en l'avi o l'àvia que han d'entendre una situació tan complicada i a més amb les unitats de mobilitat que es mouen amb – per a ells – gran velocitat. No és un escenari humà. A vegades no perceben bé la situació i els conductors més ràpids no accepten la lentitud.

Una persona gran pot necessitar moltes vegades més temps per la percepció de l'entorn que un més jove. L'espai urbà ha d'acceptar aquest fet i planificar i projectar per incloure la gent gran, que són cada dia un grup més nombrós.

## 7. Combinació d'actuacions

És important la comunicació, explicar en cada municipi els perills que existeixen. Els representants polítics tenen l'obligació de preveure totes les possibilitats per fer l'entorn segur. Explicació verbal i amb fulletons són els mitjans més econòmics i més efectius.

Els pares són els pitjors. Donen moltes vegades mal exemple com a conductors. Són agressius amb els altres ciutadans, amb els passatgers en el seu vehicle i amb els companys de classe del seus fills. Corren massa a prop de les escoles – com a exemple. Causen ferides i fins i tot la mort als altres infants i al seu propi. Això, els responsables polítics també ho han d'explicar en la seva àrea de responsabilitat.

Els conductors madurs (30 a 60 anys) causen problemes a la ciutat.

La presència de la Policia Municipal és bàsica, per ajudar i aconseguir que els usuaris de la via pública es recordin de les regles de la convivència.

És bastant important explicar a les escoles i a les residències seguretat viària per aconseguir uns ciutadans responsables.



# NORMATIVA VIÀRIA D'APLICACIÓ GENERAL.

## 1.- LA LLEI DE SEGURETAT VIÀRIA I ELS SEUS REGLAMENTS

No hi ha dubte que la persona, entre els drets i les llibertats que li reconeix l'ordenament jurídic, té dret a la lliure circulació. Malgrat això cal tenir en compte que el dret a circular té els seus límits. Això obliga l'Estat a dictar normes que regulin aquesta circulació per tal que sigui possible l'ús pacífic de les vies per a totes les persones que hi transiten. Si s'admetés la llibertat total no hi hauria un exercici del dret sinó que ens trobaríem amb un veritable abús.

### **TEXT ARTICULAT DE LA LLEI SOBRE TRÀNSIT, CIRCULACIÓ DE VEHICLES DE MOTOR I SEGURETAT VIÀRIA (REIAL DECRET LEGISLATIU 339/1990, DE 2 DE MARÇ)**

La Llei sobre trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària (Llei de seguretat viària - LSV) neix com a conseqüència de la necessària exigència d'una nova regulació que substitueixi el Codi de la circulació. La magnitud del fenomen de la circulació, amb un índex de sinistralitat molt tràgic, ha fet que l'Administració hagi abandonat la primitiva concepció purament policíaca de la seva actuació per passar a un plantejament actiu, amb vista a promoure la seguretat en la circulació i la prevenció d'accidents, tant a les carreteres com a les zones urbanes.

La LSV desenvolupa el mandat contingut en la Llei 18/1989, de 25 de juliol, de bases sobre trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària. La complexitat tècnica de tota regulació sobre trànsit i seguretat viària aconsella no sotmetre tots els aspectes de la normativa a la consideració de les Corts Generals, sinó establir les bases per a la regulació legal en matèria de trànsit, circulació de vehicles i vianants, i seguretat viària. El text articulat de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària es va aprovar pel Reial decret legislatiu 339/1990, de 2 de març, però des d'aleshores ha estat modificat en moltes ocasions i es troba actualment en procés parlamentari de modificació legislativa. Cal remarcar que les dues darreres reformes de importància es van produir mitjançant la Llei 17/2005, de 19 de juliol (la Llei del permís per punts) i la Llei 18/2009, de 23 de novembre .

### **Objecte de la Llei**

La Llei té per objecte establir una regulació legal en matèria de trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària.

### **Estructura de la Llei**

La Llei s'estructura en 7 títols i 4 annexos així com 17 disposicions addicionals, 1 disposició transitòria, 1 derogatòria i 2 disposicions finals.

Els títols tracten de les següents matèries:

Títol preliminar: Objecte de la Llei i àmbit d'aplicació

Títol I : Competències

Títol II : Normes de comportament en la circulació

Títol III : Senyalització

Títol IV: Autoritzacions administratives

Títol V: Règim sancionador

Títol VI: Registre estatal de víctimes i accidents de trànsit .

### **REGLAMENT GENERAL DE CIRCULACIÓ (REIAL DECRET 1428/03, DE 21 DE NOVEMBRE, PEL QUAL S'APROVA EL REGLAMENT GENERAL DE CIRCULACIÓ)**

El Reglament de circulació s'encarrega de desenvolupar l'article 2 del títol preliminar i els títols II i III del text articulat de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària.

### **Contingut**

- *Títol preliminar:* Àmbit d'aplicació.
- *Títol primer:* normes generals de comportament en la circulació sobre usuaris, conductors, càrrega i transport de mercaderies i persones, control del vehicle, d'animals, normes sobre begudes alcohòliques i estupefaents, etc.
- *Títol segon:* circulació de vehicles, sentit de la circulació, utilització dels carrils vials, velocitat, prioritat de pas, normes de comportament dels conductors respecte dels vianants i animals, vehicles en servei d'urgència, vehicles i transports especials, canvis de direcció i de sentit, avançaments, parada i estacionament, enllumenat, etc.

- *Títol tercer:* altres normes de circulació com són el cinturó, casc i altres elements de seguretat, temps de conducció i descans, vianants, circulació d'animals, comportament en cas d'emergència, etc.
- *Títol quart:* normes generals de senyalització, prioritat entre senyals, format, aplicació, significat dels senyals i marques viàries, etc.
- *Títol cinquè:* senyals en els vehicles.

## **REGLAMENT GENERAL DE CONDUCTORS (REIAL DECRET 818/2009, DE 8 DE MAIG)**

El Reglament general de conductors desenvolupa la LSV pel que fa a bescanvi de permisos de conducció i al registre de conductors i infractors i, alhora, adequa la regulació relativa al permís de conduir a la normativa comunitària.

### ***Contingut***

La norma s'estructura en cinc títols:

- *Títol primer:* autoritzacions administratives per conduir com ara permisos i llicències de conducció, expedició, classes, requisits per obtenir-los, vigència, variació de dades, duplicats, permisos expedits en altres països (comunitaris/no comunitaris), conducció de vehicles de transport escolar o de menors, de mercaderies perilloses, nul·litat i pèrdua de les autoritzacions, etc.
- *Títol segon:* de l'ensenyament de la conducció i de les proves d'aptitud a realitzar per obtenir autoritzacions administratives per conduir: proves a realitzar, coneixements i aptituds, durada i lloc de realització de les proves, vehicles a utilitzar, etc.
- *Títol tercer:* sobre el bescanvi dels permisos de conducció expedits per l'autoritat militar o policial.
- *Títol quart:* les infraccions i sancions d'aquest Reglament seran sancionades de conformitat amb la LSV.
- *Títol cinquè:* el registre de conductors i infractors està gestionat per la Direcció General de Trànsit del Ministeri i té com a finalitat recollir i gestionar de forma automatitzada les dades de caràcter personal dels sol·licitants i titulars d'autoritzacions administratives per conduir així com del seu comportament i sancions per fets relacionats amb el trànsit i la seguretat viària.

## **REGLAMENT GENERAL DE VEHICLES (REIAL DECRET 2822/1998, DE 23 DE DESEMBRE)**

Les freqüents remissions reglamentàries contingudes en els preceptes de la LSV, relatives als vehicles i la seva pròpia disposició final, exigeixen que el Reglament general de vehicles tingui per objecte l'execució i el desplegament dels preceptes esmentats i que això, en gran part, s'aconsegueixi tot mantenint o modificant, si s'escau, la normativa continguda en la llei i les seves disposicions complementàries, segons ho aconselli l'experiència o ho requereixi d'extensíssima reglamentació tècnica de la matèria que recullen les directives de la Unió Europea.

Per tractar una normativa tan extensa i detallada i facilitar la seva adequació a les condicions o les prescripcions tècniques dels vehicles perquè sigui admesa la seva circulació, en contínua evolució pel progrés tècnic incessant, el Reglament se serveix d'una tècnica que permet modificar els seus annexos mitjançant una ordre ministerial tot recollint, exclusivament, al llarg del seu articulat aquells preceptes que en principi es preveu que han de tenir el caràcter de normes permanents i que per la seva generalitat afecten tots els conductors o els titulars de vehicles, mentre que els annexos recullen fonamentalment normes de caràcter tècnic.

El Reglament general de vehicles és, en definitiva, un reglament executiu que desplega, complementa i detalla el text articulat de la LSV, encara que no es tracta d'un desplegament general o complet del text esmentat, sinó d'un desplegament o una execució parcial perquè es limita a desplegar i complementar part del títol I (de l'exercici i la coordinació de les competències sobre trànsit, circulació de vehicles i seguretat viària) i el títol IV (de les autoritzacions administratives) del text articulat de la Llei.

### ***Contingut***

- *Títol I:* normes generals sobre autoritzacions per a la circulació de vehicles, conceptes bàsics sobre homologació de vehicles i classificació de vehicles. D'aquest títol però, en destaca l'article 2, que exigeix la inscripció dels vehicles en el Registre de la Prefectura Central de Trànsit.

El Registre de vehicles de caràcter purament administratiu és públic per als interessats i interessades i tercers que tinguin interès legítim i directe i té, també, una funció coadjuvant de les diferents administracions públiques, òrgans judicials i registres civils i mercantils amb què es relaciona.



- *Títol II:* estableix normes sobre homologació, inspecció i condicions tècniques dels vehicles de motor, els remolcs i els semiremolcs.
- *Títol III:* normes sobre ciclomotors, velocipedes, vehicles de tracció animal i tramvies, bàsicament característiques tècniques i enllumenat.
- *Títol IV:* normes sobre matriculació, canvis de titularitat dels vehicles, baixes i rehabilitació dels vehicles, autoritzacions temporals de circulació, plaques de matrícula, circulació internacional de vehicles, i nul·litat, anul·lació, pèrdua de vigència i suspensió cautelar de les autoritzacions de circulació.

## 2.- LES ORDENANCES MUNICIPALS

Les ordenances municipals en aquesta matèria s'han d'emmarcar en les competències atribuïdes per l'article 7 del RDL 339/1990, de 2 de març (LSV) i en concret a l'apartat b), que atribueix als municipis la regulació mitjançant Ordenança Municipal de Circulació l'ús de les vies urbanes i fer compatible la distribució equitativa dels aparcaments entre tots els usuaris amb la fluïdesa necessària del trànsit rodat, l'ús per part dels vianants dels carrers, així com l'establiment de mesures d'estacionament limitat, amb la finalitat de garantir la rotació dels aparcaments, prestant especial atenció a les necessitats de les persones amb discapacitat que tenen reduïda la seva mobilitat i que utilitzen vehicles, tot això amb la finalitat d'afavorir la seva integració social.

***D'altra banda el mateix article 7, en la resta d'apartats, determina altres competències dels municipis relatives al trànsit, com ara, ordenació i control del trànsit a les vies urbanes, vigilància mitjançant els seus agents, denúncia i sanció de les infraccions, immobilització dels vehicles, autorització de determinades proves esportives i el tancament de les vies urbanes, si escau.***

També cal dir que hi ha altres preceptes de la Llei que concreten i especifiquen competències municipals, com ara l'article 16 (canvis de sentit per fluïdesa, tancaments de vies...), l'article 19.3 relatiu a la limitació de velocitat en el casc urbà, entre altres...

### ***Contingut de les ordenances municipals de circulació***

Els municipis, en exercici de la seva competència, i respectant sempre el que preveu la LSV i el Reglament general de circulació, poden regular la circulació urbana, i fer front als problemes específics que el trànsit presenta en els seus nuclis urbans, de la forma que considerin més convenient i eficaç als seus interessos.

Anem a les parts més habituals d'una ordenança de circulació :

a) Usos de les vies: En aquest cas s'ha de compatibilitzar la fluïdesa del trànsit rodat (en un sentit ampli, incloent també les bicicletes) i l'ús pels vianants. En aquest sentit es poden crear carrils reservats per determinats usos (bus, taxi, bicicletes, motos,...) així com àrees, zona, carrer, etc., reservat als vianants, en què no és permesa la circulació lliure de vehicles.

b) Regulació dels estacionaments i les parades: el règim de l'estacionament en les vies urbanes ha de ser regulat mitjançant ordenança municipal i es tracta en tot cas d'un ús comú general del domini públic mentre que els estacionaments reservats a determinats usuaris o categories de vehicles (càrrega i descàrrega, minusvàlids, etc.) es tracta d'un ús privatiu. Aquesta definició legal ve avalada per la pròpia jurisprudència del TS des de final dels anys 80 del segle passat.

Menció especial hem de dedicar al tema relatiu a les zones d'estacionament limitat i el dret a la immobilització i retirada forçosa dels vehicles (les anomenades zones blaves -o verdes-). Després d'una sèrie de successives modificacions legislatives per donar cobertura legal a la retirada forçosa (grua i dipòsit) l'article 7 c) en la seva redacció actual estableix la competència del municipi per a la immobilització dels vehicles en vies urbanes quan no tinguin el títol que habiliti l'estacionament en zones limitades en temps o excedeixin l'autorització concedida fins que s'aconsegueixi la identificació del seu conductor. També es poden regular les zones de càrrega i descàrrega .

c) Senyalització de les vies i determinació de la seva instal·lació i protecció; normes específiques per a vehicles de dues rodes i bicicletes; circulació per les voreres, andanes i passeigs de monopatins, patins i altres mecanismes no de motor; transport escolar i de menors; sorolls i fums .

d) Retirada de vehicles de la via i immobilització.

e) Guals: relacionat també amb normes d'edificació i urbanisme.

f) Procediment sancionador: en principi l'autoritat sancionadora en l'àmbit municipal és l'alcalde excepte en els casos en què aquesta facultat estigui atribuïda a altres òrgans municipals (art. 21.2.k de la LRBRL ) però pot establir conveni de delegació de competències amb el Servei Català de Trànsit. En el primer cas es pot definir de forma genèrica a l'ordenança la figura de l'instructor o instructora. En tot cas s'ha d'entendre el concepte de via urbana tenint en compte que les travesseres que no tenen alternativa de continuïtat amb la interurbana són interurbanes.

En el cas d'efectuar un conveni de delegació de la competència sancionadora amb el SCT , l'alcalde delega la competència a favor del director del SCT i la instrucció l'efectuaran els serveis territorials de trànsit. A vegades únicament es fa conveni en matèria de vigilància amb el cos de ME-Policia de Catalunya i les denúncies són instruïdes i tramitades per l'ajuntament. Altres cops, és a l'inrevés, és a dir, la policia local formula denúncies que després instrueix i sanciona el SCT.

### 3.- PROCEDIMENT SANCIONADOR: LES SANCIONS I LA GESTIÓ DE LES MULTES

#### 1. INTRODUCCIÓ

El procediment sancionador es pot definir com "el conjunt sistemàtic i coordinat d'actes sotmesos a normes jurídiques concretes que tenen la finalitat d'imposar una sanció a qui hagi comès una infracció administrativa de trànsit".

És a dir, quan s'ha comès un conducta que, aparentment, contradiu l'ordenament jurídic de la circulació i que constitueix una infracció, es fa necessari determinar-ne i aplicar-ne les responsabilitats per mitjà de tràmits que constitueixen el que s'anomena procediment d'aplicació de sancions. Aquest procediment és una garantia per a l'administrat i una via d'actuació per a l'Administració.

#### 2. INFRACCIÓ DE TRÀNSIT

Podem definir la infracció de trànsit com "l'acte que desobeeix les limitacions imposades al trànsit viari per la Llei de seguretat viària, el Reglament general de circulació i les

disposicions complementàries, sempre que hi estigui tipificat i sancionat".

Els elements de les infraccions són:

a) Una conducta circulatòria.

b) Que aquesta conducta infringeixi un precepte de tipus administratiu.

c) Que aquesta conducta contrària al dret tingui assignada una sanció en la norma.

#### 2.2. Classificació de les infraccions (art. 65 LSV)

Les accions o les omissions contràries a aquesta Llei o als reglaments que la desenvolupen tenen el caràcter d'infraccions administratives i són sancionades en els casos, la forma i la mesura que s'hi determina, excepte si poden constituir delictes o faltes tipificats a les lleis penals. En aquest cas l'Administració ho posarà en coneixement del ministeri fiscal per si donés lloc a l'exercici de l'acció penal i acordarà la suspensió de les actuacions mentre l'autoritat judicial no dicti una sentència ferma o dicti una resolució que posi fi al procediment sense cap declaració de responsabilitat i sense estar fonamentada en la inexistència del fet.

Les infraccions a què fa referència el punt anterior es classifiquen en **lleus, greus i molt greus**.

Són infraccions **lleus** les que es cometen contra les normes contingudes en aquesta Llei que no es qualifiquin expressament de greus o molt greus en els números següents. Són infraccions **greus** les conductes tipificades en aquesta Llei referides a:

a) No respectar els límits de velocitat establerts per reglament, d'acord amb el que recull l'annex IV.

b) Circular en un tram a una velocitat mitjana superior als límits establerts per reglament, d'acord amb el que recull l'annex IV.

c) Incomplir les disposicions d'aquesta Llei en matèria de prioritat de pas, avançaments, canvis de direcció o sentit i marxa enrere, sentit de la circulació, utilització de carrils i voreres i, en general, qualsevol vulneració de les

ordenacions especials de trànsit per raons de seguretat o fluidesa de la circulació.

d) Aturar-se o estacionar al carril bus, en revolts, canvis de rasant, zones d'estacionament per a ús exclusiu de persones amb discapacitat, túnels, passos inferiors, interseccions o en qualsevol altre lloc perillós o on s'obstaculitzi greument la circulació o constitueixi un risc especialment per als vianants.

e) Circular sense fer ús de l'enllumenat reglamentari, llevat que el vehicle sigui una bicicleta, cas en què la infracció té el caràcter de lleu.

f) Conduir utilitzant cascos, auriculars o altres dispositius que disminueixin d'obligatòria atenció permanent a la conducció.

g) Conduir utilitzant manualment dispositius de telefonia mòbil, navegadors o qualsevol altre sistema de comunicació.

h) No fer ús del cinturó de seguretat, sistemes de retenció infantil, casc i altres elements de protecció.

i) Circular amb menors de dotze anys com a passatgers de ciclomotors o motocicletes.

j) No respectar els senyals dels agents que regulen la circulació.

k) No respectar el llum vermell d'un semàfor.

l) No respectar el senyal de stop o el senyal de cedi el pas.

ll) Conduir un vehicle tot i ser titular d'una autorització que no té validesa pel fet de no haver complert els requisits administratius exigits per reglament a Espanya.

m) La conducció negligent.

n) Llançar a la via o en els seus voltants objectes que puguin produir incendis o accidents, o que obstaculitzin la lliure circulació.

ny) No mantenir la distància de seguretat amb el vehicle precedent.

o) Circular amb un vehicle que incompleixi les condicions tècniques establertes per reglament, llevat que es puguin considerar incloses a l'apartat 5.ll) següent, així com les infraccions relatives a les normes que regulen la inspecció tècnica de vehicles.

p) Incomplir l'obligació de qualsevol conductor de verificar que les plaques de matrícula del vehicle no presenten obstacles que n'impedeixin o en dificultin la lectura i identificació.

q) No facilitar a l'agent de l'autoritat la identitat ni les dades del vehicle que sol·liciti per part dels afectats en un accident de circulació, si hi estan implicats.

r) Conduir vehicles amb la càrrega mal condicionada o amb perill de caiguda.

s) Conduir un vehicle tenint suspesa l'autorització administrativa per conduir o prohibida la seva utilització pel conductor.

t) Circular amb un vehicle el permís de circulació del qual està suspès.

u) L'ocupació excessiva del vehicle que suposi augmentar en un 50 per cent el nombre de places autoritzades, exclosa la del conductor.

v) Incomplir l'obligació d'impedir que el vehicle sigui conduït per qui mai ha obtingut el permís o la llicència de conducció corresponent.

w) Incomplir les normes sobre el règim d'autorització i funcionament dels centres d'ensenyament i formació i dels centres de reconeixement de conductors autoritzats pel Ministeri de l'Interior o pels òrgans competents de les comunitats autònomes, llevat que es puguin considerar incloses a l'article 65.6.e).

x) Circular per autopistes o autovies amb vehicles que ho tenen prohibit.

y) No instal·lar els dispositius d'alerta al conductor en els garatges o aparcaments en els termes legalment i reglamentàriament previstos.

z) Circular en posició paral·lela amb vehicles que ho tenen prohibit.

3. Són infraccions **molt greus**, quan no siguin constitutives de delictes, les conductes següents:

a) No respectar els límits de velocitat establerts per reglament, d'acord amb el que recull l'annex IV.

b) Circular en un tram a una velocitat mitjana superior als límits establerts per reglament, d'acord amb el que recull l'annex IV.

c) La conducció per les vies objecte d'aquesta Llei havent ingerit begudes alcohòliques amb taxes superiors a les que s'estableixin per reglament, i en tot cas, la conducció sota els efectes d'estupefaents, psicòtrops, estimulants i qualsevol altra substància d'efectes anàlegs.

d) Incomplir l'obligació de tots els conductors de vehicles de sotmetre's a les proves que s'estableixin per a la detecció de possibles intoxicacions d'alcohol, estupefaents, psicòtrops, estimulants i altres substàncies anàlogues, i la dels altres usuaris de la via quan estiguin implicats en algun accident de circulació.

e) La conducció temerària.

f) La circulació en sentit contrari a l'establert.

g) Participar en competicions i curses de vehicles no autoritzades.

h) Conduir vehicles que tinguin instal·lats inhibidors de radar o qualsevol altres mecanismes encaminats a interferir en el funcionament correcte dels sistemes de vigilància del trànsit.

i) L'excés en més del 50 per cent en els temps de conducció o la minoració en més del 50 per cent en els temps de descans establerts en la legislació sobre transport terrestre.

j) L'incompliment del titular o arrendatari del vehicle amb el qual s'hagi comès la infracció de l'obligació d'identificar de forma verídica el conductor responsable de la infracció, quan siguin degudament requerits per a això en el termini establert. En el cas de les empreses de lloguer de vehicles sense conductor, l'obligació d'identificar s'ha d'ajustar a les previsions en aquest aspecte de l'article 9 bis.

k) Conduir un vehicle sense l'autorització administrativa corresponent.

l) Circular amb un vehicle que no tingui l'autorització administrativa corresponent, o quan no sigui vàlida perquè no compleix els requisits exigits per reglament.

ll) Circular amb un vehicle que incompleixi les condicions tècniques que afectin greument la seguretat viària.

m) Participar o col·laborar en la col·locació o posada en funcionament d'elements que alterin el funcionament normal de l'ús del tacògraf o del limitador de velocitat.

6. Així mateix, són infraccions **molt greus** (Art. 65.6 )

a) Realitzar en la via obres sense l'autorització corresponent, així com la retirada, ocultació, alteració o deteriorament de la senyalització permanent o ocasional.

b) No instal·lar la senyalització d'obres o fer-ho incorrectament, posant en greu risc la seguretat viària.

c) Incomplir les normes, establertes per reglament, que regulen les activitats industrials que afecten de manera directa la seguretat viària.

d) Instal·lar inhibidors de radar en els vehicles o qualsevol altres mecanismes encaminats a interferir en el funcionament correcte dels sistemes de vigilància del trànsit. No constitueixen infracció els sistemes d'avís que informen de la posició dels sistemes de vigilància del trànsit.

e) Incomplir les normes sobre el règim d'autorització i funcionament dels centres d'ensenyament i formació i dels centres de reconeixement de conductors autoritzats pel Ministeri de l'Interior o pels òrgans competents de les comunitats autònomes, que afectin la qualificació dels professors o facultatius, l'estat dels vehicles utilitzats en l'ensenyament, o elements essencials que incideixin directament en la seguretat viària.

7. Les infraccions derivades de l'incompliment de l'obligació d'assegurar els vehicles de motor es regulen i se sancionen d'acord amb la legislació específica.

Les estacions d'ITV requereixen l'acreditació de l'assegurança obligatòria en cada inspecció ordinària o extraordinària del vehicle. El resultat de la inspecció no pot ser favorable mentre no es verifiqui aquest requisit.

### 3. SANCIONS (art. 67 LSV)

#### 3.1. Sanció pecuniària:

-Infraccions **lleus**: multa de **fins a 100€**

-Infraccions **greus**: multa de **200 €**

-Infraccions **molt greus**: multa de **500€**

No obstant això, les infraccions que consisteixen a no respectar els límits de **velocitat** se sancionen en la **quantia prevista a l'annex IV de la Llei (100, 300, 400, 500, 600)**.

Sense perjudici del que es disposa anteriorment, en la imposició de sancions s'ha de tenir en compte que:

a) La multa per la infracció prevista a l'article 65.5.j), no identificar al conductor, és el doble de la prevista per a la infracció originària que la va motivar, si és infracció lleu, i el triple, si és infracció greu o molt greu.

b) La infracció recollida a l'article 65.5.h), **conduir amb inhibidors**, se sanciona amb una multa de **6.000 euros**.

c) Les infraccions recollides a l'article **65.6** (apartat 6 anterior) se sancionen amb una multa entre **3.000 i 20.000 euros**.

Així mateix, en el cas de la infracció recollida a l'article 65.6.e), autoescoles i centres de reconeixement, es pot imposar la sanció de suspensió de la corresponent autorització pel període d'un any. Durant el temps que duri la suspensió, el titular no pot obtenir cap altra autorització per a les mateixes activitats.

Quan l'infractor no acrediti la seva residència legal en el territori espanyol, l'agent denunciador ha de fixar provisionalment la quantia de la

multa i, si no se'n diposita l'import, el conductor ha de traslladar el vehicle i immobilitzar-lo en el lloc indicat per l'agent denunciador. El dipòsit es pot fer mitjançant una targeta de crèdit, o en metàl·lic en euros i, en tot cas, s'ha de tenir en compte el que preveu l'article 80 respecte a la possibilitat de reducció del 50 per cent de la multa inicialment fixada.

#### 3.2. Graduació de les sancions (article 68)

La quantia econòmica de les multes establertes a l'article 67.1 i a l'annex IV es pot incrementar en un 30 per cent, atenent la gravetat i la transcendència del fet, els antecedents de l'infractor i la condició de reincident, el perill potencial creat per a ell mateix i per als altres usuaris de la via, i el criteri de proporcionalitat.

#### 3.3. Reducció de les sancions de multa

La quantia de la sanció pecuniària es podrà **reduir en un 50%** de la quantia consignada correctament per l'agent en la butlleta o en la notificació posterior de la denúncia realitzada per l'instructor, sempre que aquest pagament es faci en els **20 dies naturals següents als de la notificació**. Aquest abonament suposa la renúncia a formular al·legacions i l'acabament del procediment sense necessitat de dictar resolució expressa i la tramitació en definitiva pel procediment abreujat.

### 4. RESPONSABLES DE LES INFRACCIONS (art. 69 LSV)

1. La responsabilitat per les infraccions recau directament en l'autor del fet en què consisteix la infracció. No obstant això:

a) El conductor d'una motocicleta, o de qualsevol altre vehicle per al qual s'exigeix l'ús de casc per part del conductor i del passatger és responsable de la no utilització del casc de protecció pel passatger, i també de transportar passatgers que no tinguin l'edat mínima exigida.

Així mateix, el conductor del vehicle és responsable de la no utilització dels sistemes de retenció infantil, amb l'excepció que preveu l'article 11.4 si es tracta de conductors professionals.

b) Quan l'autoria dels fets comesos correspongui a un menor de divuit anys, n'han de respondre solidàriament els pares o assimilats. La responsabilitat solidària està referida estrictament a la pecuniària derivada de la multa imposada.

c) En els casos en què no tingui lloc la detenció del vehicle i aquest tingui designat un **conductor habitual**, la responsabilitat per la infracció recau en aquest, excepte en el cas que acrediti que el conductor era un altre o la sostracció del vehicle.

d) En els casos en què no tingui lloc la detenció del vehicle i aquest no tingui designat un conductor habitual, n'és responsable el conductor identificat pel titular o l'arrendatari a llarg termini, d'acord amb les obligacions imposades a l'article 9 bis.

e) A les empreses d'arrendament de vehicles a curt termini n'és responsable l'arrendatari del vehicle. En cas que aquest manifesti que no n'és el conductor, o sigui una persona jurídica, li corresponen les obligacions que estableix per al titular l'article 9 bis. La mateixa responsabilitat afecta els titulars dels tallers mecànics o establiments de compravenda de vehicles per les infraccions comeses amb els vehicles mentre hi estiguin dipositats.

f) El titular, o l'arrendatari a llarg termini, en el cas que consti en el Registre de vehicles, és en tot cas responsable de les infraccions relatives a la documentació del vehicle, als reconeixements periòdics i al seu estat de conservació, quan les deficiències afectin les condicions de seguretat del vehicle.

g) El titular o l'arrendatari, en el cas que consti en el Registre de vehicles, és responsable de les infraccions per estacionament, excepte en els casos en què el vehicle tingui designat un conductor habitual o s'indiqui un conductor responsable del fet.

## 5. OBLIGACIONS DEL TITULAR D'UN VEHICLE.

El titular d'un vehicle té les obligacions següents (art. 9bis LSV):

a) Facilitar a l'Administració la identificació del conductor del vehicle en el moment que es cometi una infracció. Les dades facilitades han d'incloure el número del permís o llicència de conducció que en permeti la identificació en el Registre de conductors i infractors. Si el conductor no està inscrit en el Registre de conductors i infractors, el titular ha de disposar d'una còpia de l'autorització administrativa que l'habiliti a conduir a Espanya i facilitar-la a l'Administració quan li sigui requerida. Si el titular és una empresa de lloguer de vehicles sense conductor, la còpia de l'autorització administrativa es pot substituir per la còpia del contracte d'arrendament.

b) Impedir que el vehicle sigui conduït pels qui mai han obtingut el permís o la llicència de conducció corresponent.

El titular pot comunicar al Registre de vehicles de la Direcció General de Trànsit el conductor habitual del vehicle. En aquest cas, el titular està exonerat de les obligacions anteriors, que es traslladen al conductor habitual.

El mateix passa respecte a l'arrendatari a llarg termini del vehicle, en el cas que n'hi hagi constància en el Registre de vehicles.

## 6. ACTUACIONS ADMINISTRATIVES I JURISDICCIONALS PENALS (art. 72 LSV)

1. Quan en un procediment administratiu de caràcter sancionador es posi de manifest un fet que ofereixi aparença de delictes o falta perseguible d'ofici, l'autoritat administrativa ho ha de posar en coneixement del ministeri fiscal, per si hi pertoca l'exercici de l'acció penal i ha d'acordar la suspensió de les actuacions.

2. Una vegada conclòs el procés penal amb sentència condemnatòria dels inculpats, s'ha d'arxivar el procediment administratiu sense declaració de responsabilitat.

Si la sentència és absolutòria o el procediment penal finalitza amb una altra resolució que li posi fi sense declaració de responsabilitat, i sempre que no estigui fonamentada en la inexistència del fet, es pot iniciar o continuar el procediment administratiu sancionador contra qui no hagi estat condemnat en la via penal.

3. La resolució que es dicti ha de respectar, en tot cas, la declaració de fets provats en l'esmentat procediment penal.

## 7. INCOACIÓ DEL PROCEDIMENT (art. 73 i ss LSV)

El procediment sancionador l'ha d'incoar d'ofici l'autoritat competent que tingui notícia dels fets que poden constituir infraccions tipificades en aquesta Llei, per iniciativa pròpia o mitjançant la denúncia dels agents encarregats del servei de vigilància del trànsit i control de la seguretat viària o de qualsevol persona que tingui coneixement dels fets.

No obstant això, la denúncia formulada pels agents de l'autoritat encarregats del servei de vigilància del trànsit i notificada a l'acte al denunciat, constitueix l'acte d'iniciació del procediment sancionador, a tots els efectes.

Les denúncies formulades pels agents de l'autoritat encarregats de la vigilància del trànsit gaudeixen de la **presumpció de veracitat**, és a dir, donen fe dels fets denunciats, sense perjudici del deure d'aportar elements probatoris sobre el fet denunciat i sense perjudici del dret que tenen les persones denunciades de presentar totes les proves possibles sobre els fets. Aquestes denúncies tenen valor probatori respecte dels fets denunciats per la qual cosa serà la persona denunciada qui haurà de provar-ne la inexistència (**inversió de la càrrega de la prova**).

L'agent denunciador ha d'estendre la butlleta de denúncia i, tant la persona denunciador com la denunciada han de signar-la; però la signatura de la persona denunciada no implica que estigui d'acord amb els fets que han motivat la denúncia; l'únic que indica és que ha rebut una còpia de la butlleta (de fet, dues). En el cas que la persona denunciada es negui a signar la butlleta o no sàpiga fer-ho, el denunciador ho ha de deixar consignat, fent constar expressament que li ha lliurat còpia de la denúncia.

## 8. INSTRUCCIÓ DEL PROCEDIMENT SANCIONADOR

### 8.1 Òrgan competent per instruir l'expedient sancionador

Per a les denúncies formulades a Catalunya en **vies interurbanes i travesseres**: els òrgans competents del Servei Català de Trànsit (els respectius serveis territorials de trànsit)

Per a les denúncies formulades en **vies urbanes: els òrgans competents dels ajuntaments**. No obstant això, les infraccions relatives al **Títol IV de la LSV** seran instruídes, en tot cas, pels serveis territorials del Servei Català de Trànsit .

Als municipis que hagin signat un conveni amb el SCT, la instrucció dels expedients sancionadors de trànsit, sigui quina sigui la infracció, correspondrà als serveis territorials del Servei Català de Trànsit, llevat d'aquells casos en què el conveni prevegi, paral·lelament a la formulació de denúncies pels mossos d'esquadra i la instrucció pel SCT, la tramitació per part de l'ajuntament de les denúncies que formulin els agents de la Policia Local.

(Travessera = és el tram de carretera que passa per poblacions. No tindran la consideració de travesseres aquells trams que disposin d'una alternativa viària o variant a la qual tinguin accés. Annex 1\* de la LSV).

### 8.2. Tramitació de l'expedient

Per regla general, les denúncies formulades pels agents de l'autoritat, s'han de notificar a l'acte a les persones denunciades.

Cal tenir en compte que les denúncies formulades pels agents de l'autoritat sense parar els denunciats no són vàlides excepte que hi constin i s'hi notifiquin als interessats les causes concretes i específiques per les quals no es va poder aturar el vehicle, previstes a l'article 76.2 LSV.

En les denúncies per fets de circulació, hi ha de constar, en tot cas:

a) La identificació del vehicle amb què s'ha comès la presumpta infracció.

- b) La identitat del denunciador, si és coneguda.
- c) Una descripció succinta del fet, amb expressió del lloc o tram, data i hora.
- d) El nom i domicili del denunciador o, si és un agent de l'autoritat, el seu número d'identificació professional.

En les denúncies que els agents de l'autoritat notifiquin a l'acte al denunciador, hi ha de constar, tots els advertiments als efectes del que disposa l'article 73.2.

#### Domicili de les notificacions (Art. 59 bis LSV)

El titular d'una autorització administrativa per conduir o de circulació de vehicle **ha de comunicar als registres de la Direcció General de Trànsit el seu domicili**. Aquest domicili s'utilitza per fer les notificacions. La DGT ha d'assignar a més a tot titular d'una autorització administrativa de conducció o de circulació de vehicle, i amb caràcter previ a la seva obtenció, una adreça electrònica viària (DEV). L'assignació de l'adreça electrònica viària també s'ha de fer a l'arrendatari a llarg termini que consti en el Registre de vehicles, amb caràcter previ a la seva inclusió.

No obstant això, si el titular de l'autorització és una persona física, només se li ha d'assignar una adreça electrònica viària **si ho sol·licita voluntàriament**. En l'àmbit de Catalunya l'adreça electrònica viària es pot substituir per la corresponent dins de la plataforma de notificació telemàtica corporativa de la Generalitat de Catalunya (OVT: Oficina Virtual de Tràmits del web de la Generalitat).

Les administracions amb competències sancionadores en matèria de trànsit (SCT i ajuntaments) han de notificar les denúncies que no es lliurin a l'acte i les altres notificacions a què doni lloc el procediment sancionador a l'adreça electrònica viària **(els ajuntaments no estan obligats fins al 25 de maig de 2012)**.

En cas que el denunciador no la tingui, la notificació s'ha de fer en el domicili que s'hagi indicat expressament per al procediment i, si de cas hi manca, en el domicili que consti en els registres de la Direcció General de Trànsit.

Si ningú no es fa càrrec de la notificació, s'ha d'anotar aquesta circumstància a l'expedient sancionador, juntament amb el dia i l'hora en què es va intentar, i s'ha de tornar a intentar dins els tres dies següents. Si tampoc és possible el lliurament, s'ha de donar per acomplert el tràmit i s'ha de procedir a la publicació al taulell d'edictes de sancions de trànsit (TESTRA). Transcorregut el període de vint dies naturals des que la notificació s'hagi publicat al TESTRA s'entén que ha estat practicada i es dona per acomplert el tràmit i continua el procediment. El TESTRA el gestiona la DGT. La pràctica de la notificació a aquest organisme s'ha de fer en els termes que es determinen per ordre del ministre de l'Interior. Està prevista la possibilitat de practicar la publicació dels edictes de sancions en el tauló d'edictes de la Generalitat de Catalunya.

Actituds que pot adoptar la persona denunciada una vegada ha rebut la notificació de la denúncia:

#### 1. Pagar (procediment abreujat. Art. 80 LSV)

El Servei Català de Trànsit ha establert les següents modalitats de pagament:

Pagament efectuat directament a l'agent denunciador: en metàl·lic o mitjançant targeta de crèdit.

Pagament efectuat, per l'import i fins la data límit de pagament reflectits al peu de la butlleta de denúncia, a qualsevol de les oficines de La Caixa d'Estalvis i Pensions de Barcelona "La Caixa", mitjançant la presentació de dos dels seus exemplars (el verd i el groc). Aquesta data límit és d'un mes a partir de la data de denúncia i únicament per a aquesta modalitat de pagament.

Pagament efectuat a través de gir postal dirigit al servei territorial de trànsit instructor, fent constar en el text del gir el número de l'expedient, la data de la denúncia, la matrícula del vehicle i l'import de la sanció en euros.

Pagament efectuat mitjançant targeta de crèdit, directament a qualsevol de les dependències territorials del Servei Català de Trànsit.



Telemàticament, a través del portal d'internet de l'Administració Oberta de Catalunya (AOC).

Per telèfon, mitjançant el servei d'atenció telefònica 012.

## 2. Presentar un escrit d'al·legacions

(Tramitació pel procediment ordinari -art. 81 LSV-):

La persona denunciada pot presentar, en la seva defensa i amb relació al contingut de la denúncia, el corresponent escrit d'al·legacions amb proposició i/o aportació de les proves que consideri oportunes.

## 3. Adoptar una actitud passiva

Ni pagar ni presentar un escrit d'al·legacions. Si el denunciat no hi formula al·legacions ni abona l'import de la multa en el termini de vint dies naturals següents al de la notificació de la denúncia, té l'efecte d'acte resolutori del procediment sancionador. En aquest cas, **la sanció es pot executar transcorreguts trenta dies naturals des de la notificació de la denúncia.**

El que es disposa anteriorment és aplicable únicament si es tracta de:

- a) Infraccions lleus.
- b) Infraccions greus que no sostreuen punts.
- c) Infraccions greus i molt greus la notificació de les quals es facin en l'acte de la denúncia.

## Informe de l'escrit d'al·legacions

Si les al·legacions formulades aporten dades noves o diferents de les constatades per l'agent denunciador, i sempre que l'instructor ho consideri necessari, s'han de traslladar a l'agent perquè n'informi en el termini de quinze dies naturals.

## Període de prova

En tot cas, l'instructor pot acordar que es practiquin les proves que consideri pertinents per esbrinar i fer la qualificació dels fets, i per determinar les possibles responsabilitats. La denegació de la pràctica de les proves ha de ser

motivada i se n'ha de deixar constància a l'expedient sancionador. La Llei no determina la durada del període de prova per la qual cosa s'ha d'aplicar subsidiàriament el termini de la Llei 30 (no superior a 30 dies ni inferior a 10 dies).

## Proposta de resolució

Conclusa la instrucció del procediment, l'òrgan instructor ha d'eleva la proposta de resolució a l'òrgan competent per sancionar perquè dicti la resolució que sigui procedent. Únicament s'ha de traslladar la proposta a l'interessat, perquè hi pugui formular noves al·legacions en el termini de quinze dies naturals, si figuren en el procediment o s'han tingut en compte en la resolució altres fets o altres al·legacions i proves diferents a les adduïdes per l'interessat. (art. 81.4 LSV).

## 9. FINALITZACIÓ DEL PROCEDIMENT

Diferents possibilitats de finalització del procediment sancionador:

**1. Quan s'ha tramitat pel procediment abreujat:** el procediment sancionador finalitza el dia en què s'efectua el pagament amb descompte amb les conseqüències següents:

- a) La reducció del 50 per cent de l'import de la sanció de multa.
- b) La renúncia a formular al·legacions. En cas que es formulin, s'han de considerar no presentades.
- c) L'acabament del procediment, sense necessitat de dictar resolució expressa, el dia en què es faci el pagament.
- d) L'esgotament de la via administrativa, i només es pot recórrer davant l'ordre jurisdiccional contenciós administratiu.
- e) El termini per interposar el recurs contenciós administratiu s'inicia l'endemà del dia en què tingui lloc el pagament.
- f) La fermesa de la sanció en la via administrativa des del moment del pagament, que produeix efectes plens des de l'endemà.

g) La sanció no computa com a antecedent en el Registre de conductors i infractors, sempre que es tracti d'infraccions greus que no comportin pèrdua de punts.

**2.-** Si s'ha tramitat pel **procediment ordinari** i s'han formulat al·legacions per part de la persona denunciada, el procediment sancionador s'acaba quan es dicta una resolució. En aquest cas la sanció es pot executar des de l'endemà del dia en què es notifiqui a l'interessat, i produeix efectes plens.

**3.-** Si el denunciat **no** hi formula **al·legacions ni abona la multa** en el termini de vint dies naturals següents al de la notificació de la denúncia, té l'efecte d'acte resolutori del procediment sancionador, per la qual cosa **no cal dictar resolució sancionadora expressa**. En aquest cas, la sanció es pot **executar transcorreguts trenta dies naturals** des de la notificació de la denúncia.

El que es disposa anteriorment és aplicable únicament si es tracta de:

- a) Infraccions lleus.
- b) Infraccions greus que no sostreuen punts.
- c) Infraccions greus i molt greus la notificació de les quals es facin en l'acte de la denúncia.

Resolució sancionadora

- a) És dictada per l'autoritat competent en matèria de trànsit
- b) Ha de ser motivada, amb una succinta referència als fets i fonaments de dret.
- c) Posa fi a l'expedient i imposa una sanció .

El termini per resoldre i notificar la resolució és d'1 any des de la incoació de l'expedient.

## 10. COMPETÈNCIA SANCIONADORA

La competència sancionadora en matèria de trànsit està regulada genèricament per l'article 71 LSV :

En el cas de Catalunya, en les vies interurbanes i travesseres, la competència per sancionar la té

la persona que ocupa la Direcció del Servei Català de Trànsit.

La sanció per la infracció de normes de circulació comeses en vies urbanes correspon als respectius alcaldes, els quals poden delegar aquesta facultat d'acord amb la legislació aplicable.

No obstant això, les infraccions relatives al Títol IV de la LSV –documentació del conductor i del vehicle- i les infraccions relatives a condicions tècniques del vehicle seran sancionades, dins del territori de Catalunya, pel director o directora del Servei Català de Trànsit, encara que la denúncia hagi estat formulada per agents de la policia local o del cos de vigilants del municipi en qüestió.

El director del Servei Català de Trànsit pot assumir la competència sancionadora per infraccions de normes de circulació en vies urbanes en el territori català corresponents als alcaldes, sempre que hi hagi conveni subscrit en aquesta matèria entre l'ajuntament afectat i el Servei Català de Trànsit (article 11.4 de la Llei 14/1997, de 24 de desembre, de creació del Servei Català de Trànsit), quan, per raons justificades o per insuficiència dels serveis municipals, aquests no la puguin exercir. La competència per resoldre els expedients sancionadors relatius a les autoescoles i als centres de reconeixement dels conductors correspon, en l'àmbit de Catalunya, al director o directora del Servei Català de Trànsit .

## 11. RECURSOS

11.1. Recurs potestatiu de reposició (art. 82 LSV)

Contra les resolucions sancionadores, es pot interposar recurs de reposició, amb caràcter potestatiu, en el termini d'un mes a comptar de l'endemà de la notificació.

El termini màxim per dictar i notificar la resolució del recurs potestatiu de reposició és d'un mes, transcorregut el qual sense haver-se resolt es podrà entendre desestimat (silenci administratiu negatiu).

En el cas que s'hagi interposat recurs potestatiu de reposició no es podrà interposar recurs

contenciós administratiu fins que sigui resolt expressament o s'hagi produït la seva desestimació presumpta.

#### 11.2. Recurs extraordinari de revisió

Excepcionalment l'interessat pot optar per la via del recurs extraordinari de revisió, invocant algun dels quatre motius taxats que estableix l'article 118 de la Llei 30/1992, de 26 de novembre. En el cas que l'al·legació de l'interessat no s'emmarqui en cap dels supòsits d'aquest article, es declararà per part de l'òrgan competent la inadmissió a tràmit del recurs interposat.

#### 12. PRESCRIPCIÓ

El termini de prescripció de les infraccions és de tres mesos per a les lleus i sis mesos per a les greus i molt greus i per a les infraccions qualificades. El termini de prescripció compta a partir del dia en què els fets s'hagin comès.

El termini de prescripció de les sancions que consisteixen en una multa pecuniària és de quatre anys i, el de les altres sancions, és d'un any, computats des de l'endemà del dia en què la sanció adquireixi fermesa en la via administrativa. Aquest termini només el poden interrompre les actuacions encaminades a l'execució de la sanció.

#### 13. CADUCITAT

Si no hagués recaigut resolució sancionadora un cop transcorregut un any des de l'inici del procediment, es produirà la seva caducitat i es procedirà a l'arxiu de les actuacions, a sol·licitud de qualsevol interessat o d'ofici per part de l'òrgan competent per dictar la resolució.

#### 14. GESTIÓ DE LES MULTES (article 90 LSV)

Les sancions de multa poden fer-se efectives amb una reducció del 50 per cent sobre la quantia corresponent consignada correctament per l'agent en la butlleta de denúncia, o per l'instructor en la notificació posterior de la denúncia. Aquesta possibilitat només es manté els 20 dies naturals després de la notificació.

Les multes que no hagin estat abonades durant el procediment s'han de fer efectives dins els quinze dies naturals següents a la data de la fermesa de la sanció.

Vençut el termini d'ingrés establert a l'apartat anterior sense que s'hagi satisfet la multa, la seva exacció s'ha de portar a terme pel **procediment de constrenyiment**. A aquest efecte, és títol executiu la provisió de constrenyiment notificada al deutor, expedida per l'òrgan competent de l'Administració gestora.

Quan les sancions hagin estat imposades per l'Administració de l'Estat, els òrgans i procediments de la recaptació executiva són els establerts en el Reglament general de recaptació, aprovat pel Reial decret 939/2005, de 29 de juliol, i altres normes d'aplicació. En els altres casos, són els establerts a la legislació aplicable segons les autoritats que les hagin imposat.

L'article 91 de la LSV preveu que els **titulars dels vehicles** amb els quals s'hagi comès una infracció són **responsables subsidiaris en cas d'impagament de la multa imposada al conductor**, excepte en els casos següents:

- a) Robatori, furt o qualsevol altre ús en què quedi acreditat que el vehicle va ser utilitzat en contra de la seva voluntat.
- b) Quan el titular sigui una empresa de lloguer sense conductor.
- c) Quan el vehicle tingui designat un arrendatari a llarg termini en el moment de cometre's la infracció. En aquest cas, la responsabilitat recau en aquest arrendatari.

#### 15. ANTECEDENTS

Les sancions greus i molt greus han de ser comunicades al Registre de conductors i infractors per la autoritat que l'hagi imposat en el termini dels quinze dies naturals següents a la seva fermesa en la via administrativa.

#### 16. BUTLLETA DE DENÚNCIA

Les butlletes de denúncia del Servei Català de Trànsit es presenten en jocs de quatre exemplars cadascun:

-El primer exemplar, de color blanc, per al SCT, és íntegrament en català i serveix per incoar l'expedient sancionador.

-El segon exemplar, de color rosa, per a l'agent denunciador com a resguard, és íntegrament en català.

-El tercer exemplar, de color verd, per a la persona denunciada/entitat bancària, és íntegrament en català i serveix com a notificació de la denúncia/resguard de pagament de la multa.

-El quart exemplar, de color groc, per a la "persona denunciada/entidad bancària", és íntegrament en castellà i serveix com a notificació de la denúncia/resguard de pagament de la multa.

També es poden fer denúncies mitjançant PDA. La connexió internet de què disposen els aparells facilita la connexió amb el Registre de vehicles i de conductors de la DGT, amb el FIVA, i agilitza el cobrament en carretera mitjançant targeta de crèdit. En aquest cas només s'imprimeix l'exemplar per a la persona denunciada ja que el trasllat a l'òrgan instructor es fa de manera informatitzada.

## 17. CATÀLEG D'INFRACCIONS

El Servei Català de Trànsit ha elaborat un Catàleg d'infraccions que recull, de forma codificada, la relació d'aquelles conductes que poden constituir infraccions a la normativa de trànsit.

El Catàleg d'infraccions recull sis disposicions normatives:

Llei de seguretat viària- (Reial decret legislatiu 339/1990, de 2 de març): LSV

Reglament general de circulació (Reial decret 1428/2003, de 21 de novembre): RGC

Reglament general de conductors (Reial decret 818/2009, de 8 de maig): RGCond

Reglament general de vehicles (Reial decret 2822/1998, de 23 de desembre): RGV

Text refós de la Llei sobre responsabilitat civil i assegurança en la circulació de vehicles de motor. Reial decret legislatiu 8/2004, de 29 d'octubre: AOV

Reglament regulador de les escoles particulars de conductors (Reial decret 1295/2003, de 17 d'octubre): REPC

A l'hora d'elaborar el Catàleg, el SCT ha optat per codificar les infraccions als diferents reglaments que desenvolupen la LSV, que la concreten i especifiquen, ja que la LSV, en establir termes generals, no preveu les diferents especificitats de les possibles infraccions. Ara bé, en les noves infraccions previstes a la modificació de la Llei de seguretat viària, en no haver-se desenvolupat el nou Reglament de circulació s'ha d'aplicar directament la LSV per la qual cosa al Catàleg hi figurarà l'article de la LSV directament.

No obstant això, el Catàleg d'infraccions del SCT no pressuposa una llista tancada d'infraccions ja que en el s'hi recullen la majoria, però no totes les infraccions possibles.

## 18. MESURES PROVISIONALS I ALTRES MESURES

### 18.1 . Mesures provisionals

L'òrgan competent que hagi ordenat la incoació del procediment sancionador pot adoptar mitjançant acord motivat, en qualsevol moment de la instrucció del procediment sancionador, les mesures provisionals que assegurin l'eficàcia de la resolució final que pugui recaure en el procediment sancionador.

### 18.2 . Immobilització del vehicle

Es pot procedir a la immobilització del vehicle quan:

a) El vehicle no tingui autorització administrativa per circular.

b) El vehicle presenti deficiències.

- c) El conductor o el passatger no facin ús del casc de protecció.
- d) El conductor es negui a efectuar les proves d'alcoholèmia o estupefaents o presentin un resultat positiu.
- e) El vehicle no tingui d'assegurança obligatòria.
- f) S'observi un excés en els temps de conducció o una minoració en els temps de descans superiors al 50 per cent.
- g) Ocupació excessiva del vehicle superior en un 50 per cent el nombre de places autoritzades, exclosa la del conductor.
- h) El vehicle superi els nivells de gasos, fums i soroll.
- i) Hi hagi indicis de manipulació en els instruments de control.
- j) Es detecti que el vehicle està dotat de mecanismes o sistemes encaminats a eludir la vigilància dels agents de Trànsit i dels mitjans de control a través de la captació d'imatges.

La immobilització s'aixeca en el moment en què cessa la causa que l'hagi motivat.

La immobilització del vehicle s'ha de produir en el lloc assenyalat pels agents de l'autoritat. A aquests efectes, l'agent pot indicar al conductor del vehicle que continuï circulant fins al lloc designat.

Les despeses que s'originin com a conseqüència de la immobilització del vehicle són a càrrec del conductor que va cometre la infracció. Si no n'hi ha, correran a càrrec del conductor habitual o de l'arrendatari i, a falta d'aquests dos, del titular. Les despeses han de ser abonades com a requisit previ a l'aixecament de la mesura d'immobilització, sense perjudici del corresponent dret de defensa i de la possibilitat de repercutir-los sobre la persona responsable que hagi donat lloc al fet que l'Administració adopti aquesta mesura.

Si el vehicle immobilitzat és utilitzat en règim d'arrendament, la immobilització del vehicle se

substitueix per la prohibició d'ús del vehicle per l'infractor.

18.3. Immobilitzacions per manca de pagament de l'import de les multes quan la persona denunciada no acrediti la seva residència legal en el territori espanyol (arts. 67.3 i 4 LSV)

Quan l'infractor no acrediti la seva residència legal en el territori espanyol, l'agent denunciador ha de fixar provisionalment la quantia de la multa i, si no se'n diposita l'import, el conductor ha de traslladar el vehicle i immobilitzar-lo en el lloc indicat per l'agent denunciador.

18.4. Retirada i dipòsit del vehicle (art. 85 LSV)

L'autoritat encarregada de la gestió del trànsit pot procedir, si l'obligat a fer-ho no ho fa, a la retirada del vehicle de la via i el seu dipòsit en el lloc que es designi en els casos següents:

- a) Sempre que constitueixi perill, causi greus perturbacions a la circulació de vehicles o vianants o deteriori algun servei o patrimoni públic.
- b) En cas d'accident que impedeixi continuar la marxa.
- c) Quan, tot i ser procedent legalment la immobilització del vehicle, no hi hagi un lloc adequat per practicar-la sense obstaculitzar la circulació de vehicles o persones.
- d) Quan, una vegada immobilitzat un vehicle d'acord amb el que disposa l'article 84, no cessin les causes que van motivar la immobilització.
- e) Quan un vehicle romangui estacionat en llocs habilitats per l'autoritat municipal com a zones d'aparcament reservat per a l'ús de persones amb discapacitat sense col·locar el distintiu que ho autoritza.
- f) Quan un vehicle romangui estacionat en els carrils o parts de les vies reservades exclusivament per a la circulació o per al servei de determinats usuaris i a les zones reservades a la càrrega i descàrrega.
- g) Quan un vehicle romangui estacionat en llocs habilitats per l'autoritat municipal com d'estacionament amb limitació horària sense

col·locar el distintiu que ho autoritza, o quan s'excedeixi el triple del temps abonat de conformitat amb el que estableix l'ordenança municipal.

Excepte en els casos de sostracció o altres formes d'utilització del vehicle en contra de la voluntat del titular, degudament justificades, les despeses que s'originin com a conseqüència de la retirada a què es refereix l'apartat anterior corren a càrrec del titular, de l'arrendatari o del conductor habitual, segons el cas, que les ha d'abonar com a requisit previ a la devolució del vehicle, sense perjudici del dret de recurs que l'assisteix i de la possibilitat de repercutir-los sobre el responsable de l'accident, de l'abandonament del vehicle o de la infracció que hagi donat lloc a la retirada.

L'Administració ha de comunicar la retirada i el dipòsit del vehicle al titular en el termini de 24 hores. La comunicació s'ha de fer a través de l'adreça electrònica viària, si el titular en disposa.

18.5. Tractament residual del vehicle (art. 86 LSV)

L'Administració competent en matèria de gestió del trànsit pot ordenar el trasllat del vehicle a un centre autoritzat de tractament de vehicles per a la seva posterior destrucció i descontaminació:

a) Quan hagin transcorregut més de dos mesos des que el vehicle va ser immobilitzat o retirat de la via pública i dipositat per l'Administració i el titular no hi ha formulat al·legacions.

b) Quan romanguí estacionat durant un període superior a un mes en el mateix lloc i presenti desperfectes que facin impossible el seu desplaçament pels seus propis mitjans o li faltin les plaques de matrícula.

c) Quan una vegada recollit un vehicle com a conseqüència d'una avaria o accident en un recinte privat, el titular no l'hagi retirat en el termini de dos mesos.

Amb anterioritat a l'ordre de trasllat del vehicle, l'Administració ha de requerir el titular del vehicle i li ha d'advertir que, si no procedeix a la seva retirada en el termini d'un mes, es

procedirà al seu trasllat al centre autoritzat de tractament.

En el cas previst al paràgraf c), el propietari o responsable del lloc o recinte ha de sol·licitar a la Prefectura Provincial de Trànsit l'autorització per al tractament residual del vehicle. A aquests efectes ha d'aportar la documentació que acrediti que ha sol·licitat al titular del vehicle la retirada del seu recinte.

En els casos en què ho consideri convenient, la Prefectura Provincial de Trànsit, els òrgans competents de les comunitats autònomes amb competències en matèria de trànsit, i l'alcalde o autoritat corresponent per delegació, poden acordar la substitució de la destrucció del vehicle per la seva adjudicació als serveis de vigilància i control del trànsit, respectivament en cada àmbit.

## 4.- EL PERMÍS PER PUNTS: REHABILITACIÓ I RECUPERACIÓ

### 1. Pèrdua de punts

La vigència dels permisos i llicències de conducció està condicionada al fet que no hagi perdut la seva validesa com a conseqüència d'una pèrdua de punts. La Llei 17/2005, de 19 de juliol, que regula el permís i la llicència de conducció per punts determina que seva la vigència estarà condicionada al fet que el seu titular no hagi perdut la totalitat dels punts assignats. Aquesta norma va entrar en vigor l'1 de juliol de 2006 però ha estat posteriorment modificada per la Llei 18/2009, de 23 de novembre.

### 2. Crèdit de punts

Es condiona la vigència de l'autorització administrativa per conduir, entre altres, al fet que el titular mantingui el nombre de punts que té assignats (article 60.4 LSV):

- 12 punts per a conductors en general.
- 8 punts per als conductors novells (excepte que ja siguin titulars d'un altre permís de conducció amb almenys 2 anys d'antiguitat).
- 8 punts per als titulars d'un permís o d'una llicència de conducció que després de perdre

l'assignació total de punts han obtingut novament el permís o la llicència de conducció.

El crèdit de punts de cada conductor és únic i independent per a cada titularitat de llicència o de permís de conducció. D'aquesta manera, el titular d'una llicència que obtingui un permís mantindrà el crèdit de punts que tingui.

### 3. Pèrdua de punts

El nombre de punts inicialment assignat al titular d'un permís o llicència de conducció es redueix per la imposició de sancions fermes en via administrativa per la comissió d'infraccions greus o molt greus que comportin pèrdua de punts (article 60.4 LSV).

Bàsicament, les infraccions molt greus comporten la pèrdua de 6 a 4 punts del crèdit mentre que les infraccions greus comporten la pèrdua de 4 a 2 punts del crèdit, en funció de la perillositat de la infracció. L'Administració és l'encarregada d'establir els punts concrets que es poden perdre per cada infracció, d'acord amb el que estableix l'annex II de la LSV, i els agents encarregats de la vigilància del trànsit els tenen recollits en el seus catàlegs d'infraccions. Les sancions greus i molt greus fermes en via administrativa han de ser anotades en el Registre de conductors i infractors i els punts seran descomptats de forma automàtica per la DGT. El descompte de punts a l'infractor no es produeix fins que no hagi assolit fermesa la resolució administrativa sancionadora.

### 4. Recuperació dels punts

#### Recuperació total del crèdit de punts inicial per transkurs del temps (article 60.5 LSV)

Transcorreguts dos anys sense haver estat sancionats en ferm en via administrativa per la comissió d'infraccions que comportin la pèrdua de punts, els titulars de permisos o llicències afectats per la pèrdua parcial de punts recuperaran la totalitat del crèdit inicial de 12 punts. No obstant això, si la pèrdua d'alguns dels punts es deu a la comissió d'infraccions molt greus el termini per recuperar la totalitat del crèdit és de tres anys.

Així mateix, un cop transcorregut el termini de dos anys sense haver estat sancionats en ferm en via administrativa per la comissió

d'infraccions que comportin pèrdua de punts, els titulars d'un permís o llicència de conducció amb una antiguitat no superior a tres anys i els titulars d'un permís o llicència de conducció que, després de perdre l'assignació total de punts, han obtingut novament el permís o la llicència de conducció, passen a tenir el crèdit de 12 punts. És a dir, aquells que partien d'un crèdit de 8 punts assoleixen el crèdit de 12 punts que correspon als conductors en general.

#### Recuperació parcial de punts perduts (article 63.7 LSV)

El titular d'una autorització que hagi perdut una part del crèdit inicial de punts assignats pot optar a la seva recuperació parcial, fins a un màxim de 6 punts, per una sola vegada cada dos anys, si fa i supera amb aprofitament un curs de sensibilització i reeducació viària amb l'excepció dels conductors professionals que podran fer aquest curs amb freqüència anual.

#### Punts de bonificació (article 60.5 LSV)

Els qui mantinguin la totalitat dels punts en no haver estat sancionats en ferm en via administrativa per la comissió d'infraccions rebran com a bonificació:

- 2 punts: durant els tres primers anys.
- 1 punt: pels tres següents tot acumulant fins a un màxim de 15 punts enlloc dels 12 inicials.

#### 5 Pèrdua de vigència de l'autorització administrativa per conduir per la pèrdua total de punts (article 63.6 LSV)

Un cop constatada la pèrdua total dels punts assignats l'Administració de l'Estat notificarà a la persona interessada l'acord pel qual es declara la pèrdua de vigència del seu permís o llicència de conducció. En aquest cas, el o la titular de l'autorització no podrà obtenir un nou permís o llicència de conducció fins que hagin transcorregut 6 mesos a comptar des de la data de notificació de l'acord.

Per obtenir un nou permís o llicència de conducció de la mateixa classe de què era titular i amb la mateixa antiguitat, caldrà fer i superar amb aprofitament un curs de sensibilització i reeducació viària de recuperació del permís o llicència (cursos que a Catalunya ara imparteix el RACC en virtut de concessió administrativa atorgada pel SCT) i superar, posteriorment, la prova de control de coneixements que s'indica en l'art. 47.2 del Reglament de conductors.

## **6. LA REFORMA DEL CODI PENAL DE DESEMBRE DE 2007**

La modificació del Codi penal efectuada per la Llei orgànica 15/2007, de 30 de novembre, va incorporar com a delictes diverses conductes relatives al fet de conduir vehicles de motor o ciclomotors sense que el conductor disposi del corresponent permís o llicència.

Així es tipifiquen com a delicte les següents conductes:

- Conduir un vehicle de motor o ciclomotor quan el permís o la llicència ha perdut la seva vigència per pèrdua total dels punts assignats.
- Conduir un vehicle de motor o ciclomotor quan el permís o llicència li ha estat privada cautelarment o definitiva per decisió judicial.
- Conduir un vehicle de motor o ciclomotor sense haver obtingut mai el permís o llicència de conducció.

Cal fer esment també al fet que aquests delictes estan inclosos dins del Capítol IV del Títol XVII, del Llibre II del Codi penal dedicat íntegrament als delictes contra la segureta viària. Tots aquests delictes comporten, entre altres penes, la de privació del dret de conduir vehicles de motor i ciclomotors per uns terminis que oscil·len entre 1 i 10 anys. En aquelles sentències que es privi aquest dret per un termini superior a 2 anys es considera que s'ha perdut totalment la vigència i, una vegada complerta la pena, per tornar a conduir hauran de fer el curs de recuperació de punts i l'examen com si haguessin perdut la totalitat dels punts. Si la pena de privació del permís de conduir és per un termini inferior a dos anys, per tornar a conduir únicament s'haurà d'acreditar haver superat amb aprofitament el curs de reeducació i sensibilització viària (recuperació parcial de punts).



**RETIRADA DE**

<b>Infracció</b>	<b>Punts</b>
1. Conduir amb una taxa d'alcohol superior a l'establerta pel reglament:	
Valors mg/l aire espirat, més de 0,50 (professionals i titulars de permisos de conducció amb menys de dos anys d'antiguitat més de 0,30 mg/l)	6
Valors mg/l aire espirat, superior a 0,25 fins a 0,50 (professionals i titulars de permisos de conducció amb menys de dos anys d'antiguitat més de 0,15 fins a 0,30 mg/l)	4
2. Conduir sota els efectes d'estupefaents, psicòtrops, estimulants i altres substàncies d'efectes anàlegs	6
3. Incomplir l'obligació de sotmetre's a les proves de detecció del grau d'alcoholèmia, d'estupefaents, psicòtrops, estimulants i altres substàncies d'efectes anàlegs	6
4. Conduir de forma temerària, circular en sentit contrari a l'establert o participar en curses o competicions no autoritzades	6
5. Conduir vehicles que tinguin instal·lats mecanismes o sistemes encaminats a inhibir la vigilància del trànsit, o que portin instruments amb la mateixa intenció, així com d'inhibició de sistemes de detecció de radar	6
6. L'excés en més del 50 per cent en els temps de conducció o la minoració en més del 50 per cent en els temps de descans establerts en la legislació sobre transport terrestre	6
7. La participació o col·laboració necessària dels conductors en la col·locació o posada en funcionament d'elements que alterin el funcionament normal de l'ús del tacògraf o del limitador de velocitat	6
8. Conduir un vehicle amb un permís o llicència que no l'habiliti per fer-ho	4
9. Llançar a la via o als seus voltants objectes que puguin produir incendis, accidents de circulació o obstaculitzar la lliure circulació	4
10. Incomplir les disposicions legals sobre prioritat de pas i l'obligació d'aturar-se en el senyal de stop, cedi el pas i en els semàfors amb llum vermell encès	4
11. Incomplir les disposicions legals sobre avançament posant en perill o entorpint els que circulin en sentit contrari i avançar en llocs o circumstàncies de visibilitat reduïda	4
12. Avançar posant en perill o entorpint ciclistes	4
13. Efectuar el canvi de sentit incomplint les disposicions recollides en aquesta Llei i en els termes establerts per reglament	3
14. Fer la maniobra de marxa enrere en autopistes i autovies	4
15. No respectar els senyals dels agents que regulen la circulació	4
16. No mantenir la distància de seguretat amb el vehicle precedent	4
17. Conduir utilitzant cascos, auriculars o altres dispositius que disminueixin l'atenció en la conducció o utilitzar manualment dispositius de telefonia mòbil, navegadors o qualsevol altre sistema de comunicació. De conformitat amb els avenços de la tecnologia, es poden precisar per reglament els dispositius inclosos en aquest apartat	3
18. No fer ús del cinturó de seguretat, sistemes de retenció infantil, casc i altres elements de protecció	3
19. Conduir un vehicle tenint suspesa l'autorització administrativa per conduir o tenint prohibit l'ús del vehicle que es condueix	4

**CLASSES DE PERMISOS I LLICÈNCIES (ARTS. 4 A 7 RGCOND.)**

CLASSES	TIPUS DE VEHICLE	EDAT	OBSERVACIONS	VALIDESA	
				fins a 65 anys	més de 65 anys
Llicència	LCM: vehicles per a persones amb mobilitat reduïda. LVA: vehicles agrícoles i conjunts, que no superin les masses i dimensions reglamentàries o no superin els 45 km/h.	14 16	LCM: no autoritza a transportar passatgers fins els 16 anys. Totes les llicències perden validesa quan s'obté el permís B. LCM perd la validesa quan s'obté el permís A1 o B		
AM	Ciclomotors de dues o tres rodes i quadricicles lleugers	15 anys	Fins a l'1-9-2010 14 anys (RD 1430/2008) No autoritza a transportar passatgers fins els 18 anys. El conductor que l'hagi obtingut abans de l'1-9-2008 podrà transportar passatgers a partir dels 16 anys	10 anys	5 anys
A1	Motocicletes fins a 125cc o 11 kW i relació potència/pes no superior a 0,1 kW/kg Tricicles de motor la potència màxima dels quals no excedeixi els 15 kW Ciclomotors (AM) i vehicles persones mobilitat reduïda	16 anys	Prova teòrica específica i prova pràctica (circuit tancat i obert)	10 anys	5 anys
A2	Motocicletes amb potència màxima de 35 kW i relació potència/pes no superior a 0,2 kW/kg i no derivades d'un vehicle amb més del doble de la seva potència	18 anys	A1 + 2 anys antiguitat + prova de circulació	10 anys	5 anys
A	Motocicletes i tricicles de motor	20 anys	Només si A2 + 2 anys d'antiguitat i prèvia superació de una formació específica. Fins els 21 anys no tricicles més de 15 kW	10 anys	5 anys

B	<p>Automòbils fins a 9 seients i 3.500 kg MMA, amb remolc fins a 750 kg MMA i fins a 9 seients, inclòs el conductor.</p> <p>Ciclomotors i vehicles de mobilitat reduïda</p> <p>VE no agrícola &lt; 9 places i &lt; 40 km/h i MMA 3500 kg</p> <p>Vehicles especials agrícoles quan supera masses i dimensions ordinàries o velocitat &gt; 45 km/h.</p> <p>Tricicles i quadricicles &lt; 550 kg massa en buit</p>	18 anys	<p>Amb 3 anys d'antiguitat es podran conduir motocicletes de les que autoritza el permís A1, dins del territori nacional.</p> <p>Conjunt de vehicles acoblats: automòbil B + remolc de MMA &gt;750 kg, si la MMA del conjunt no supera els 4.250 kg (prova d'aptitud i comportaments o superació formació específica)</p> <p>Fins els 21 anys no autoritza a conduir tricicles de motor la potència màxima dels quals superi els 15 kW</p>	10 anys	5 anys
B+E	<p>Conjunt de vehicles acoblats format per un vehicle amb permís B i un remolc o semiremolc de MMA &gt; 750 kg i no superior a 3.500 kg.</p>	18 anys		10 anys	5 anys

PERMISOS PROFESSIONALS					
BTP	Vehicles prioritaris en servei d'urgència. Vehicles transport escolar i transports públic de viatgers en servei, tots ells de MMA fins a 3.500 kg i 9 seients, inclòs el conductor.	18 anys	Per obtenir-lo és obligatori 1 any d'experiència amb classe B + prova específica (si no es té l'antiguitat, es pot obtenir fent un curs + prova específica + circulació) Només és vàlid en territori nacional	5 anys	3 anys
C1	Automòbils entre 3.500 kg i fins a 7.500 kg MMA i 9 seients, inclòs el conductor, amb remolc < 750 kg MMA	18 anys	Els permisos C1, C, D1 i D només s'expediran a aquells que siguin titulars d'un de la classe B  Els permisos de les classes BTP i B+E, C1+E, C+E, D1+E i D+E només es podran expedir a conductors que ja siguin titulars d'un permís en vigor de les classes B, C1, C, D1 o D, respectivament  El permís de les classes B, BTP, B+E, C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D i D+E no autoritza a conduir motocicletes amb sidecar o sense.	5 anys	3 anys
C1+E	Conjunt de vehicles acoblats format per un automòbil que autoritza el C1 amb remolc de més de 750kg, sempre que el conjunt no superi 12.000 kg MMA	18 anys		5 anys	3 anys
C	Automòbils de més 3.500 kg MMA i 9 seients, inclòs el conductor, amb remolc <750kg MMA	21 anys		5 anys	3 anys
C+E	Conjunt de vehicles acoblats formats per un automòbil que autoritza el C amb remolc de més de 750kg,	21 anys		5 anys	3 anys
D1	Automòbils destinats al transport de persones entre 9 i 17 seients, inclòs el del conductor, amb remolc < 750 kg i longitud màxima de 8m. Vehicles especials de fins a 17 seients	21 anys		5 anys	3 anys
D1+E	Conjunt de vehicles acoblats formats per un automòbil que autoritza el D1, amb remolc de més de 750 kg,	21 anys		5 anys	3 anys
D	Automòbils destinats al transport de més de 9 persones, inclòs el conductor, amb remolc < 750 kg Vehicles especials de més de 9 seients	24 anys		5 anys	3 anys
D+E	Automòbils que autoritza el D amb remolc de més de 750 kg MMA	24 anys		5 anys	3 anys



## ELEMENTS DE PREVENCIÓ

---

### EDUCACIÓ PER A LA MOBILITAT SEGURA (EMS) COM A EINA DE PREVENCIÓ

#### Concepte d'EMS

L'educació per a la mobilitat segura té com a finalitat que la persona sigui capaç d'exercir el seu dret a moure's per l'espai públic respectant la seva salut i la dels altres. Per tant, inclou totes aquelles accions i recursos dissenyats perquè les persones desenvolupin les competències necessàries per a una mobilitat eficaç, és a dir, sostenible per al medi i segura per a tothom.

#### Per què l'EMS?

A Catalunya moren moltes persones per accident de trànsit i moltes queden ferides. Una part són joves i en alguns casos, nens i nenes. Per prevenir-ho, tots els agents socials han de contribuir a solucionar el problema. Els accidents no són fets al atzar en els quals ningú no hi té responsabilitat, sinó que es poden prevenir.

#### L'EMS com a proposta

L'EMS té com a objectiu canviar actituds i conductes. Per fer-ho cal treballar en grup. Per això la proposta sempre parteix d'un treball conjunt i per aquest motiu ajuda a fer grup i a aprendre de forma activa. No es tracta de memoritzar sinó de canviar.

#### Els factors personals de risc

Partim d'un esquema que classifica allò que ens porta a assumir comportaments de risc en quatre factors: els factors personals de risc de la GEMS.



Errònia o insuficient percepció del risc: ens porta a subestimar el perill que hi ha en una situació i córrer més risc del que podem assumir.

Influenciabilitat: dificultat de prescindir dels condicionaments familiars, socials o del grup d'amics. Ens pot moure més la necessitat de ser acceptats que el desig d'autoprotegir-nos.

Escassa consciència d'un mateix: falta d'autoconeixement sobre qui som, perquè actuem i quins són els nostres límits.

Manca d'adaptabilitat: tendència a mantenir hàbits sense tenir en compte els canvis en el context o les capacitats, sobretot a una edat avançada.



### **La situació de l'EMS a Catalunya**

Durant el curs escolar 2008-2009, es va fer un estudi sobre la situació de l'EMS, entrevistant via telefònica molts directors de centres educatius (747) i per correu electrònic els caps de cicle (1.092). Segons aquest estudi, en el 27,1% dels centres no es feia educació per a la mobilitat segura. Pel que fa als caps de cicle, només el 89,9% dels enquestats deien que es feia educació per a la mobilitat segura en el seu cicle (en aquest cas, només s'enviava l'enquesta quan el director havia dit que l'escola feia EMS). A més, el nombre d'hores de dedicació era molt limitat en alguns cicles (per exemple, una hora al batxillerat).

### **Els monitors d'EMS**

La contribució de les policies locals i els mossos d'esquadra a l'educació per a la mobilitat segura és fonamental:

- Pel que fa a intervencions, els monitors d'educació per a la mobilitat segura col·laboren amb un gran nombre de centres escolars. Hi ha aproximadament uns 500 monitors que arriben a uns 270.000 alumnes d'infantil, primària i secundària.
- L'aportació dels monitors als centres educatius és interessant des d'un punt de vista qualitatiu. Al principi es valorava molt la presència de persones uniformades que representaven la policia. Després es reconeixia també el seu coneixement i experiència en temes de trànsit i seguretat viària. Des de fa un temps s'ha afegit un nou element: la valoració que es fa de la metodologia que apliquen a l'aula, amb mètodes innovadors i participatius.

### **GAME-OVER**

Un tema molt interessant es el programa GAME-OVER, emmarcat en un conveni entre el SCT i la Fundació-Institut Guttmann. El programa consisteix que els joves de Guttmann fan xerrades-col·loqui en els centres educatius de secundària que ho sol·liciten. Expliquen la seva experiència i exposen les conseqüències dels accidents de trànsit. Les dimensions del programa creixen cada any (el 2011 es va arribar a fer 829 sessions en les quals van participar 32.896 persones)

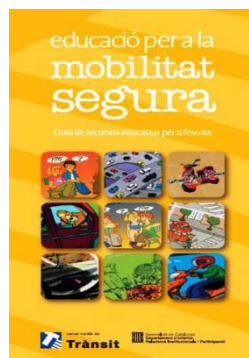
### **El web d'EMS**

Al web es pot consultar el material disponible, conèixer experiències interessants i activitats que s'ofereixen. L'adreça és <http://edums.gencat.cat>. També es pot entrar pel web de Trànsit.



## Recursos didàctics per a l'escola

El SCT posa a disposició de les escoles material didàctic d'EMS. Es pot consultar al web quins són els recursos en funció dels destinataris o l'entorn en què es vol treballar.



Els ajuntaments poden sol·licitar també aquests i altres recursos.



## Adreces

Servei Català de Trànsit. Centrals. Diputació 355. Barcelona  
 Servei Territorial de Trànsit de Girona. Plaça Pompeu Fabra 1. Girona  
 Servei Territorial de Trànsit de Barcelona. Plaça Espanya 1. Barcelona  
 Servei Territorial de Trànsit de Tarragona. Av. de Roma 7-9. Tarragona  
 Servei Territorial de Trànsit de Lleida. Rambla Ferran 1. Lleida

Contacte: [transit@gencat.cat](mailto:transit@gencat.cat) o [edums@gencat.cat](mailto:edums@gencat.cat)





## ELS VALORS QUE ENS MOUEN A LA VIA PÚBLICA

Ole Thorson

Vicepresident de l'Associació de Prevenció d'Accidents de Trànsit

### Presentació

La gran majoria dels conductors i altres usuaris volen mostrar una bona conducta a la via pública, han après valors, però no els deixem. Part de la societat i dels sectors econòmics demanen una actitud contrària a la seguretat viària, perquè això es relaciona amb el desenvolupament del país. Es demanen vies ràpides, vehicles ràpids, una societat ràpida i fins i tot una competitivitat que arriba a ser malsana i envaeix tot els àmbits.

P(A)T, l'Associació Espanyola de Prevenció d'Accidents de Trànsit, es va fundar el 1968 a Sabadell. Tinc l'honor de ser vicepresident d'aquesta associació des de fa 20 anys. En tots aquests anys P(A)T no ha deixat d'influir, des dels seus inicis, amb opinions i consells innovadors, encara que algunes vegades controvertits. Des de la societat civil treballem amb arguments tècnics i no solament emocionals, perquè crec que això és una necessitat.

Fa 15 anys, dins l'Associació vam crear la Secció d'Afectats i Víctimes, que vol cridar l'atenció d'aquest gran grup oblidat per la societat. S'informa que hi ha hagut 22 morts en un cap de setmana i immediatament es passa pàgina sobre aquest tema i es continua amb un altre. La societat no pensa que darrere de cada persona hi ha tota una història personal. A cada accident hi ha un agressor i com a mínim una víctima. Aquesta és una realitat que hem de tenir en compte, encara que ens faci por i ningú vulgui sentir-la com alguna cosa seva.

La nostra associació té delegacions a les comunitats autonòmiques i és membre de la Federació Europea de Víctimes de la Carretera (FEVR), de la Prévention Routière International (PRI), participa en comissions de seguretat viària creades per diferents administracions, participa en pactes de mobilitat als municipis catalans i organitza jornades anuals de seguretat viària.

La Unió Europea, a més de l'objectiu de reduir d'aquí a l'any 2010 en un 50% el nombre de morts a les carreteres, està insistint molt en la importància social i que no està tot dit anant a votar cada quatre anys.

Sobre el paper sembla que tot allò relacionat amb aquest tema està pensat i solucionat, però en realitat hi ha moltes situacions que no estan ben resoltes. Hi ha situacions de la mobilitat que s'han d'acostar a la manera bàsica

de moure's de l'ésser humà. A vegades no pensem prou en allò que l'usuari necessita tenir realment a la seva disposició per comportar-se correctament. No tot està relacionat amb la velocitat o l'alcohol, sinó que hi ha temes en què l'ésser humà requereix una solució lògica per acatar la proposta. Cal entendre l'usuari per aconseguir un ús segur i tenir en compte que hi ha una gran varietat de tipus d'usuaris.

En el cas de la mobilitat de Catalunya i l'àrea metropolitana, predominen clarament les maneres de moure's d'una manera sostenible. Dos terços dels viatges en aquesta àrea es fan amb mitjans de transport sostenibles (a peu i en transport públic) i només un terç es mou en vehicle privat. Quan pensem i planifiquem l'entorn, és molt important planificar pensant en tots. No es pot pensar en els carrers de la ciutat o en les carreteres només tenint en compte el punt de vista de qui ha obtingut el permís de conduir.

Segons l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana (EMQ'2001), a l'àrea de Barcelona la majoria dels ciutadans es mou sosteniblement: dels viatges interns a Barcelona ciutat, tan sols el 24% es fan en vehicle privat. També segons l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana de l'any 1996 (EMO'96), a les zones urbanes de Catalunya el 50% dels viatges interns es fan caminant.

Tot això malgrat que hi ha moltes polítiques públiques que no donen suport a aquesta tendència, com per exemple la creació de molts polígons industrials al voltant de Barcelona, la majoria dels quals no disposen de servei d'autobús, que és més segur i sostenible. Així que, d'aquesta manera, obliguem a anar en cotxe particular tots els treballadors que abans podien anar a la fàbrica caminant.

Som competitiu com a espècie, almenys el 50% de la humanitat; em refereixo als homes que des de sempre, quan eren caçadors, s'han acostumat a competir. També la cultura i l'educació pretenen (a mitges) posar una mica de vernís en aquesta actitud competitiva, però sempre que se segueixin unes normes bàsiques, com el respecte a la vida. Però no sempre s'aconsegueix, perquè vivim l'exigència d'altres valors que contradiuen el que estem intentant inculcar per a la convivència.

## Civisme - respecte i relació

La societat ha canviat les normes. Abans era normal cedir el pas, contenir-se i dir «passi vostè primer», avui es fa menys, perquè la pressa ens impedeix tenir aquestes normes bàsiques de cortesia. Ara molts només pensen a córrer, en les presses i a ser el primer. Un exemple és el que passa al metro; malgrat que fins i tot està escrit «deixeu sortir abans d'entrar», no tots, ni molt menys, ho compleixen. Aquestes són coses senzilles que hem d'anar incorporant.

Moltes persones creuen que les seves presses tenen més importància que qualsevol altra cosa en la societat. Potser perquè s'han anat interioritzant idees com ara que si no ets el primer no ets ningú o que si no guanyes (també diners) has fracassat. Per tant, el que arriba primer moltes vegades s'ha emportat per davant els altres, els ha deixat a la cuneta, els ha ferit o els ha mort. Aquest és un tema sobre el qual s'ha de reflexionar.

És estranya una societat que anteposa poder guanyar segons personals en la trajectòria de la vida d'un sol ciutadà a les vides senceres d'altres ciutadans. És rara una societat que, en temps de pau, permet la violència sistemàtica (a vegades fins i tot la mort) d'un grup reduït de ciutadans, sense que fins ara la societat o els seus dirigents reaccionin amb decisió. Les notícies de morts a la carretera moltes vegades tan sols queden en això, només en notícies.

Podem afirmar que els valors que ens mouen brillen com l'or: el temps és or –el valor de la societat americana *time is money*– i l'or val més que el respecte i la vida del conciutadà. En la nostra societat s'instal·la l'egoisme com a valor; s'instal·la el "jo primer" com a eix bàsic en una societat atomitzada per desitjos individuals i amb poc sentit de les necessitats de la col·lectivitat i de la supervivència de l'altre. Segons l'educació que vaig rebre a Dinamarca, el vernís, del que parlava abans, és una mica diferent del d'aquí, tu has d'ajustar-te a les necessitats de la societat, però en algunes societats el jo s'està interposant en la societat.

Hem plantejat la convivència com un tema de supervivència: l'instint bàsic de ser més ràpid que l'altre. Com es pot explicar, si no, que un ciutadà, aparentment cívic i responsable, se salti fàcilment un senyal d'stop? Segons les dades recollides durant diversos dies a diferents hores, en un carrer a Barcelona, en una cruïlla amb un senyal d'stop normal, més o menys el 25% dels que passen per aquesta intersecció respecten l'stop, el 50% fan una mica de cas i la resta l'ignoren.

La responsabilitat i el respecte no solament s'ha de manifestar en intentar agredir el pròxim, també hi ha altres conseqüències que es desprenen d'aquesta voluntat d'imposar-se, per exemple, quan intentem evitar causar molèsties amb emissió de gasos, soroll, consum excessiu d'energia i espai. Necessitem un ambient sostenible i segur, i pensar si realment necessitem moure cada dia tants cotxes per les ciutats, que ja han traspassat els límits de contaminació.

Les persones troben excuses, també des del punt de vista mediambiental, per no fer cas. Una altra vegada perquè "jo sóc més important que la col·lectivitat" i aleshores costa consolidar aquests conceptes en la societat.

La responsabilitat també es pot manifestar clarament amb gestos de cedi el pas, "passi vostè primer", jo perdre dos segons, però –com diu un catedràtic de Suècia, amic meu– guanyaré un somriure. Les persones no s'han de sentir ridícules per deixar passar l'altre. És un gest d'urbanitat, d'autoprotecció i de seguretat que segurament serà reconegut per l'altre. Sense la idea de cedir el pas, molts conductors es comportaran agressivament a la via pública.

## El resultat de la manca de responsabilitat

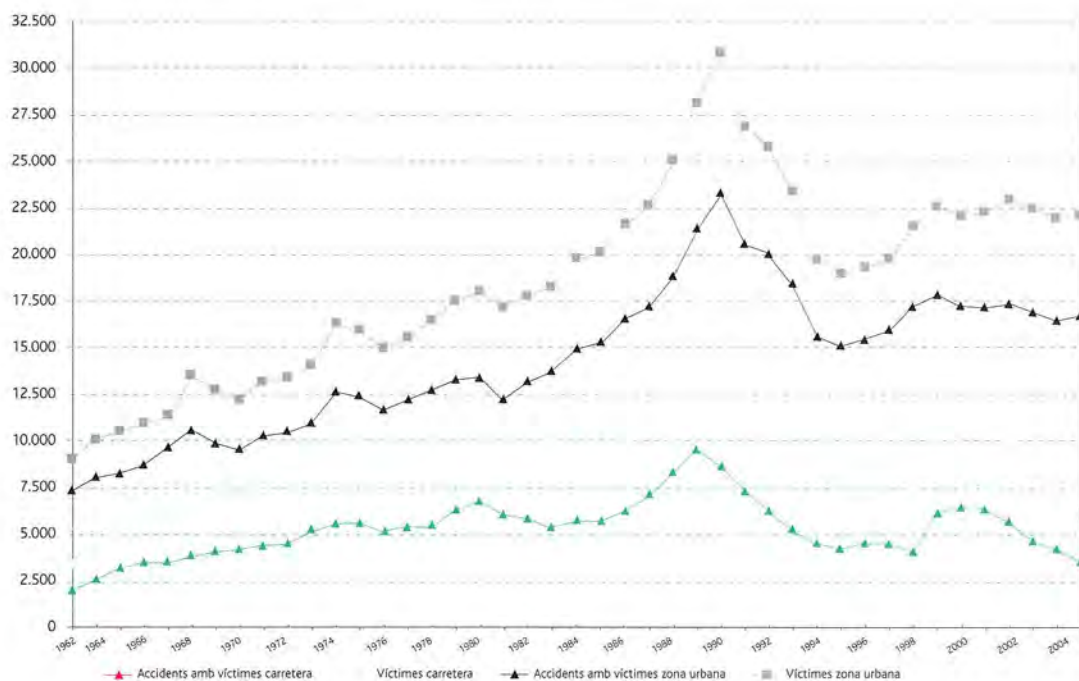
En moltes situacions de la mobilitat, les persones es divideixen en agressors i víctimes. Sovint hi ha una agressor (en el 70-80% dels sinistres), quan per exemple un conductor té una situació de desajustament (per la velocitat, l'alcohol, les drogues o una barreja de tots) i embesteix un obstacle i mor o queda greument ferit. Deixa dolor darrere seu. Aquesta situació afecta el seu entorn familiar, les persones més properes i els amics.

Una altra situació és quan un conductor, en circumstàncies semblants, mata o fereix greument la seva família, els seus amics o altres persones que l'acompanyin al cotxe. Són casos de violència domèstica? Hem de començar des d'una visió més àmplia per analitzar aquests casos. Una situació encara més greu és la d'un conductor irresponsable que xoca amb un altre que condueix tranquil·lament respectant les regles del joc, perquè el primer, i agressor, va a gran velocitat o perquè ha comès una infracció.

Però no només és el conductor. Moltes vegades em pregunto com és possible que es venguin vehicles sense manual de seguretat, com es pot vendre un instrument que pot arribar a ser perillós que no té ni una explicació de com utilitzar-lo amb seguretat. També hi ha una falta d'adaptació entre la via pública i la forma normal de conducció i hi ha desajustaments entre el conductor, les seves possibilitats i el vehicle que porta.

El resultat de l'agressivitat per part dels conductors i el poc respecte al conciutadà s'afegeixen al debat a l'entorn de la sensació que les sancions serveixen per recaptar diners, no per millorar la seguretat viària. Fa uns dies es va publicar un estudi en què s'afirmava que els radars només eren per recaptar diners. No és veritat, però cal reconèixer que l'Administració i els polítics no han aconseguit explicar prou el perquè de la sanció. A vegades oblidem vincular les normes al perquè, és necessari explicar amb claredat què passa i quines seqüeles queden quan no es respecten les normes. Aquí ha fallat la comunicació i la transmissió de valors.

## Sinistres i ferits a Catalunya. Carreteres i zona urbana



A més, els polítics i l'Administració han mostrat durant anys una actuació de poc respecte per les normes, un cant fals a la llibertat i al *time is money*: les meves presses valen més que les teves.

Tot això condueix cap a una insensibilitat pel valor de la vida de l'altre, insensibilitat pels patiments del conciudadà i poc interès de la societat, i dels individus, per les víctimes d'una de les plagues més grans de la història de la deshumanitat.

A vegades hi ha afany per dedicar massa temps a corregir formes d'aparcar incorrectes (doble fila) i no a concentrar-se a dir: "Si vostè se salta un stop o un semàfor, que són conductes certament perilloses, vostè es pot fer mal i fer mal als altres". Aleshores possiblement entendríem que les sancions són pel nostre bé.

Els sinistres amb víctimes a les zones urbanes estan augmentant, malgrat que fins ara no disposem de tota la informació dels accidents en aquestes zones urbanes. Els sinistres amb víctimes a les carreteres han disminuït i esperem que continuï així, perquè els accidents en carretera acostumen a tenir resultats més sagnants perquè se circula a més velocitat.

## El típic irresponsable

Tendim a no voler reconèixer les nostres pròpies limitacions i errors. En bona part de les situacions –també en el trànsit– la culpa és dels altres. Generalment, hi ha paraules contra el comportament dels altres i culpem els joves, vianants, persones grans, motoristes i molts altres grups. A tots menys a nosaltres mateixos. I és el pitjor que es pot fer. Els que decideixen no s'impliquen.

En els últims mesos, a Barcelona es comenta que el problema són els vehicles de dues rodes. És veritat que entre les víctimes hi ha moltes persones que circulaven en vehicles de dues rodes. Però les xifres mostren que nombre més gran d'implicats són els conductors de turismes i, si ho analitzem més detalladament, són conductors no tan joves, pares de família, que condueixen un vehicle turisme.

Això no vol dir que els motoristes, joves, vianants, etc., no tinguin el risc més elevat per quilòmetre que els conductors madurs de turismes.

Però si volem millorar la seguretat viària al país, hem de treballar per fer més segurs els qui provoquen més sinistres amb víctimes, és a dir, a nosaltres mateixos (els conductors de turismes madurs).

## Presses, distracció o valors

Quan tenim pressa augmentem la velocitat i sovint pensem en diverses coses a la vegada. Aquesta situació fa augmentar la càrrega del cervell i pot alentar la percepció de situacions complicades o perilloses a la via i el seu entorn. És a dir, estem menys concentrats i, a més, tenim menys temps a la nostra disposició per córrer més.

D'aquesta manera, la velocitat més alta redueix el temps disponible per percebre el risc al mateix temps que augmenta el temps de reacció.

Si a això hi afegim la prolongació de temps de reacció que aporta l'edat (les persones grans necessiten el doble de temps per reaccionar) i/o la ingestió de diverses substàncies –per exemple, alcohol– entenem que la pressa és un dels pitjors companys de viatge en vehicle privat.

En un gran nombre de situacions el conductor, per la seva actitud, "es menja" el seu factor de seguretat. A vegades, sembla que fa de tot, però no conduir. Molts conductors allarguen el temps de reacció i s'exposen, a si mateixos i als altres, a circumstàncies extremes. Una mínima distracció (mirar l'acompanyant, pensar en tòpics com el petó o una mirada llarga de cine conduint el cotxe) de 0,2 o 0,3 segons pot ser letal.

El missatge base en l'educació viària ha de ser: mantingues la concentració en la conducció perquè una fracció de segon de deixar volar la imaginació pot fer-te volar físicament.

Es fa poca referència al temps disponible en situacions de perill en el trànsit. Cal parlar de la velocitat, perquè el nombre de sinistres amb víctimes puja amb el quadrat de la velocitat: si circulo al doble de velocitat, tinc quatre vegades més probabilitats de tenir un accident amb víctimes. Però encara pitjor, tinc setze vegades més probabilitats de morir en aquest sinistre. També hi influeix el pes, un pes més gran causa més danys en els altres. Per això cal debatre si hi ha d'haver tot terrenys a les ciutats.

El vehicle o sistema de transport major causa els efectes més nefastos. Un vianant que impacta contra un vehicle no causa la mort del conductor. Al revés. Un vianant atropellat a 50 quilòmetres per hora mor en la meitat dels casos. Si la velocitat del vehicle és només de 30 quilòmetres per hora, el 95% dels vianants sobreviuen.

## Sostenibilitat i conducció ecològica

La conducció defensiva o segura i l'ambientalment prudent o econòmica són molt semblants. En els dos casos el conductor fa els canvis de velocitat a poc a poc, sense fer servir de manera brusca l'accelerador o el fre. A més, manté una velocitat prudent (sense presses) i preveu possibles situacions de perill. Són aquesta mena de valors els que hem d'incloure en el nostre patró de comportament en el trànsit.

Prémer a fons i en excés l'accelerador en una arrencada augmenta el risc i en gran mesura les emissions de tòxics, i gasta molt més. El fum, quan no afecta el cap, ataca el cor i els pulmons. Per això també és necessària una conducció prudent.

## No aparcar on ens vingui de gust

Pel que fa a l'espai públic, el respecte als altres i el foment dels valors en els joves s'inicia amb les petites coses. Quan ens aturem un moment per deixar els fills just davant de l'escola, bloquejant un carril, i després sortim amb l'accelerador a fons per no arribar tard a la feina, hem causat un dany important. La justificació que "només és un parell de minuts" no serveix. Sovint, aquest parell de minuts nostres es tradueix en 20 minuts dels altres conductors i els seus acompanyants que s'han d'esperar, cada un, els 20 minuts.

Si es persisteix en aquesta molèstia relativament petita als altres i no passa res, és possible que la vegada següent aquest conductor deixi el cotxe tancat mentre esmorza, i així successivament; pel que fa a la velocitat, saltar-se semàfors, avançar on el perill augmenta molt, etc.

Un altre acte agressiu i egoista és deixar el cotxe en una cantonada i eliminar la visibilitat d'un vianant que té dret a creuar. Aquest conductor pensa en el seu propi benefici que fa ombra al risc creat a un altre ciutadà aliè a la seva situació.

La intersecció és un punt de trobada en què, en el cas de les zones urbanes, passen més de la meitat dels sinistres. En carretera, el 20% dels accidents tenen lloc en una intersecció.

Els dissenyadors de les vies poden ajudar a entendre com ens hem de comportar. Per exemple, construint rotondes, o, en el cas dels carrers sense sortida visual, col·locar elements que facin desaparèixer aquesta línia recta fins al punt de fuga, cap al final del carrer i que fa que accelerem.

Les cruïlles són punts de trobada on els usuaris han de demostrar que tenen respecte pels altres –cediu el pas.

Quan s'acosta a una intersecció, el conductor normalment ha de disminuir la velocitat i valorar la necessitat de cedir el pas, tot i tenir preferència. Hi pot haver un conductor que no respecti les normes de la prioritat o pot venir un vianant que no hagi rebut l'avís de prioritat.

Moltes vegades la senyalització només és per a vehicles i els usuaris (i també el conductor) queden indefensos.

## La situació de les víctimes

El nostre sistema social (legislatiu, judicial i penal) protegeix més l'agressor que la víctima. La víctima ha de demostrar que ha estat víctima i després les lleis processals vetllen per tal que no es cometi cap injustícia contra l'agressor. Està bé, però qui protegeix la víctima?, qui ajuda l'agredit en accident de trànsit?: la policia "oblida" dades precises en l'informe de l'accident; el Ministeri Fiscal actua poques vegades d'ofici, deixa les víctimes l'estacada; el jutge aplica atenuants als agressors. La societat ha de reconèixer el dret de les víctimes a un tracte digne.

Un problema principal en la seguretat viària és que valorem menys la nostra vida que el nostre temps. Un mort en accident de trànsit es valora (segons la indemnització) en només 200.000 euros. L'agressor que mati algú en accident de trànsit tan sols haurà de pagar una multa de 300 euros. Amb aquests barems no es fa seguretat viària.

En altres països d'Europa la vida es valora en molt més, fins i tot en milions d'euros.

Valors utilitzats a Espanya el 1998

Mort:	200.000 euros
Ferit greu:	24.000 euros
Ferit lleu:	780 euros
Danys materials:	1.563 euros

Valoració dels morts en accidents:

Noruega:	3,11 milions euros
Estats Units:	2,29 milions euros
Regne Unit:	1,82 milions euros
França:	1,00 milions euros
Espanya:	200.407 euros

Algunes possibles solucions són: incorporar valors de respecte per l'altre usuari de la via pública, semblants als que ens agradaria en altres aspectes de les relacions socials; evitar posar la nostra pressa per davant de la seguretat i la vida del conciutadà; entendre que una conducció defensiva, econòmica i respectuosa salvarà moltes víctimes i fins i tot rebrà un gran nombre de somriures d'agraïment i admiració durant el dia.

El disseny del carrer pot ajudar. Per exemple, un estrenyiment de calçada i una sobreelevació eviten excessos de velocitat; unes voreres contínues d'accés a carrers locals disminueixen la velocitat de manera important.

No s'han d'instal·lar passos sobreelevats per a vianants en vies bàsiques, però sí semàfors, radars, etc. En el cas de les vies locals, construir illots i canvis d'eix de carril, estrènyer calçades, aixecar plataformes elevades per a vianants i construir cruïlles sobreelevades. Són mesures recomanables.

Els conductors amb comportament agressiu no han de participar en la creació de situacions que produeixin víctimes. La societat ha de protegir més la víctima a la via pública del que ho fa actualment i posar l'agressor cara a cara amb el resultat de la seva conducta irresponsable. Un conductor reincident per ferir un conciutadà ha de rebre la correcció corresponent.



Per aconseguir una millora de la seguretat viària en la nostra societat, tots hem de moure'ns, tots som responsables d'obtenir aquesta situació més desitjable. Tot està molt vinculat amb el debat dels valors oberts en la nostra societat i que té a veure no solament amb el comportament d'altres conductors, sinó amb la velocitat, la viabilitat de les infraestructures, la senyalització dels entorns i la seguretat viària en general. Tots (administracions i professionals inclosos) hem de moure'ns per assolir el punt òptim de seguretat viària.



# Los valores que nos mueven en la vía pública

**Ole Thorson, Dr. Ing. Caminos**  
Consultor en movilidad,  
Profesor Asociado, Transportes. UPC  
Director de Ingeniería de Tráfico SL (INTRA)  
Vicepresidente de la Asociación P(A)T  
Presidente de la International Federation of  
Pedestrians

**27 de Marzo, Caixa Forum**



1. Presentación
2. Civismo – respeto y relación
3. El resultado de la falta de responsabilidad
4. El típico irresponsable
5. Prisa, distracción o valores
6. La sostenibilidad, conducción ecológica y segura
7. No aparcar donde te dé la gana
8. La intersección – punto de encuentro
9. La situación de las víctimas
10. Posibles soluciones

# Presentación (1)

- La gran mayoría de los conductores y otros usuarios quieren mostrar una buena conducta en la vía pública, pero no les dejamos.
- Parte de la sociedad y de los sectores económicos, piden una actitud contraria a la seguridad vial.
  - Vías rápidas
  - Vehículos rápidos
  - Sociedad rápida
  - Competitividad (incluso insana) en todos los ámbitos

## Presentación (2)

- **P(A)T.** La Asociación Española de Prevención de Accidentes de Tráfico se fundó en 1968, en Sabadell.
- Tengo el honor de ser Vicepresidente de esta asociación desde hace 20 años.
- No ha dejado de influir, desde sus inicios, con opiniones y consejos novedosos.
- Su sección de Afectados y Víctimas quiere llamar atención de este enorme grupo olvidado por la sociedad.
- Tiene delegaciones en las Comunidades Autónomas



**P(A)T**

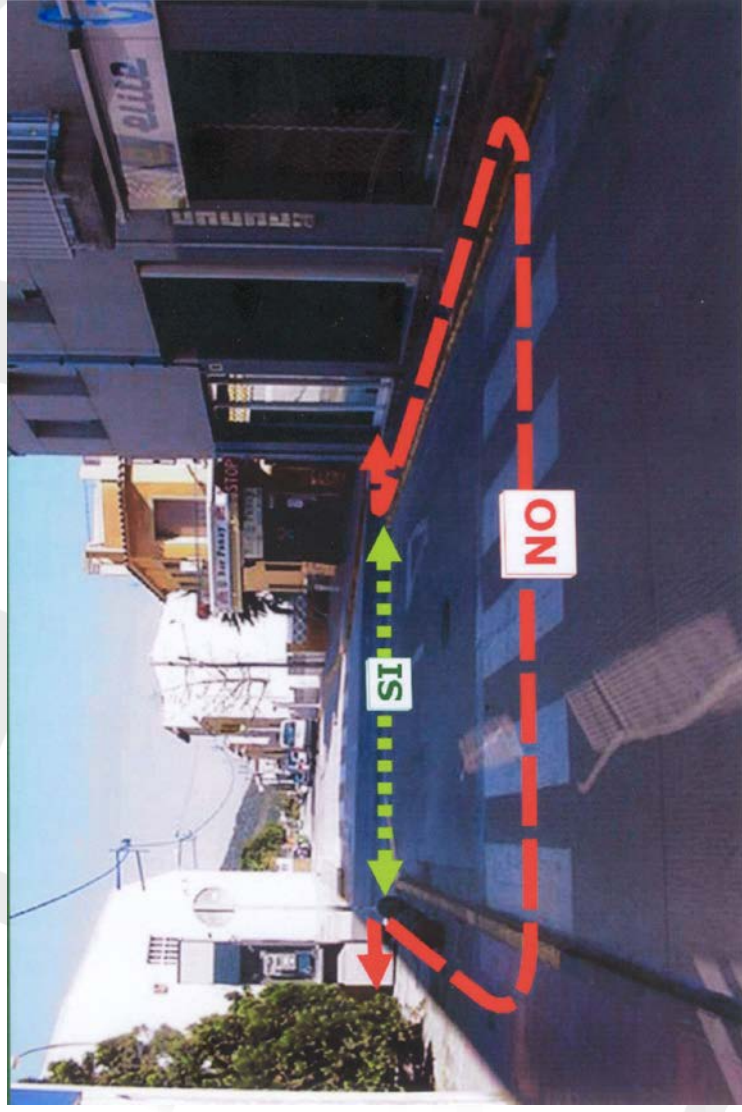
Asociación de Prevención  
de Accidentes de Tráfico

## Presentación (3)

- **P(A)T** es miembro de:
- La Federación Europea de Víctimas de la Carretera  
**FEVR**
- Prevención Routière International – **PRI**
- Participa en comisiones de seguridad vial creadas por diferentes administraciones.
- Participa en Pactos de movilidad en los municipios catalanes.
- Organiza jornadas anuales de seguridad vial.

## Presentación (4)

- La imagen explica alguna extrañeza que hemos introducido en los proyectos viales. Está mal, aunque sobre el papel parezca normal.
- El ser humano requiere una solución lógica para acatar la propuesta.
- Hay que entender al usuario para lograr un uso seguro.
- Los que deciden sobre la vía pública olvidan a menudo que hay gran variedad de tipos de usuarios



**Peatones, ciclistas, conductores...**

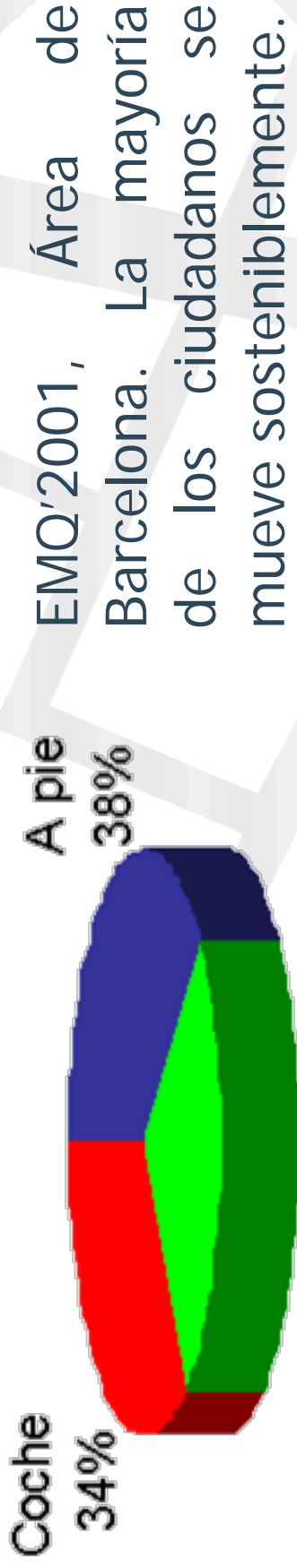


## Presentación (5)

- En la movilidad de Catalunya – Área metropolitana – predomina claramente el moverse de modo sostenible.
- Dos tercios de los viajes en el Área se realizan con los medios de transporte mas sostenibles – sólo un tercio en vehículo privado.
- De los viajes internos en Barcelona ciudad, solamente el 24 % de los viajes se realizan en vehículo privado.
- En Catalunya (en las zonas urbanas) el 50% de los viajes internos se hacen andando.
- Hay demasiados entornos (p.ej. Polígonos Industriales) que no disponen de servicio de autobús.
- De todas formas, hoy hablaré más de seguridad

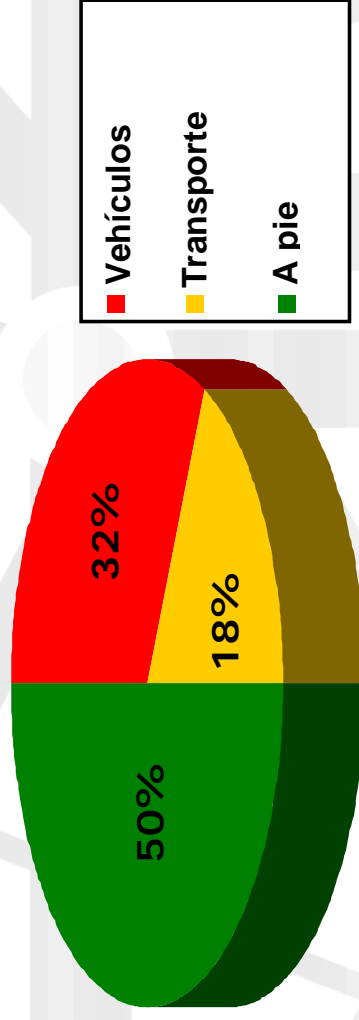
# Presentación (6)

## Presentación distribución modal general en Catalunya



EMO'2001, Área de Barcelona. La mayoría de los ciudadanos se mueve sosteniblemente.

54



Movilidad interna en los municipios de Catalunya. EMO'96. La mitad de los viajes obligados internos se realizan a pie.

## Presentación (7)

- En el ser humano, la competitividad es innata. La cultura y la educación pretenden (a medias) poner un poco de barniz: Competir, pero con alguna norma y respeto a la vida.
- La sociedad ha cambiado estas normas.
- Antes era normal ceder el paso, contenerse.
- Ahora muchos sólo piensan en correr, en sus prisas y en ser el primero.
- Si no eres el primero no eres nada.
- Si no ganas (también dinero) has fracasado.
- El primero se ha llevado por delante a los demás, los ha dejado en la cuneta, los ha herido o matado.

# Civismo – respeto y relación (1)

- Es extraña una sociedad que antepone el ganar segundos personales en la trayectoria de la vida de un sólo ciudadano a las vidas enteras de otros ciudadanos.
- Es rara una sociedad, que en tiempos de paz, permite la violencia sistemática (a veces incluso la muerte) de un grupo reducido de ciudadanos, sin que ni la sociedad ni sus dirigentes reaccionen.
- Se puede decir que los valores que nos mueven lucen mucho como el oro. El tiempo es oro y el oro vale más que el respeto y la vida del conciudadano.

## Civismo – respeto y relación (2)

- Se instala el egoísmo como valor.
- Se instala el “yo primero” como eje básico en una sociedad atomizada por deseos individuales y con poco sentido de las necesidades de la colectividad y de la supervivencia del otro.
- Hemos planteado la convivencia como un tema de supervivencia: el instinto básico de ser más rápido que el otro.
- ¿Cómo se puede explicar, de otra manera, que un ciudadano aparentemente cívico y responsable, se salte fácilmente una señal de STOP? Lo vemos en la tabla siguiente.

# Civismo – respeto y relación (3)

## COMPORTAMIENTO DEL CONDUCTOR, Cumplimiento STOP

	Control 1 Domingo	Control 2 Jueves laborable	Control 3 Viernes laborable	Control 4 Sábado noche
Incumplimiento	25,69 %	27,05 %	24,14 %	38,71 %
<sup>58</sup> Cumplimiento Parcial (cede el paso sin detener el vehículo)	48,62 %	45,08 %	35,34 %	41,93 %
Cumplimiento	25,69 %	27,87 %	40,52 %	19,35 %
Nº vehículos observados	109	122	116	62
ΣIH Accesos	272	430	538	166

## Civismo – respeto y relación (4)

- La responsabilidad y el respeto no solamente se manifiestan al intentar no agredir al prójimo.
- También evitando causar molestias con emisión de gases, ruido, consumo excesivo de energía y espacio. Necesitamos un **ambiente sostenible y seguro**.
- Cuesta que estos conceptos se afiancen en la sociedad
- La responsabilidad también se puede manifestar con gestos de Ceda el Paso. Uno no debe sentirse ridículo al dejar pasar a otro. Es un gesto de urbanidad, de autoprotección y de seguridad.
- Sin la idea de ceder el paso, muchos conductores se comportarán agresivamente en la vía pública.
- Nos dividimos en agresores y víctimas

## Civismo – respeto y relación (5)

- Hay varias situaciones a entender cuando ha ocurrido un siniestro: A menudo hay un **agresor** (70-80 % de los siniestros).
  - Un conductor desajustado (velocidad, alcohol, droga o mezcla) que embiste un obstáculo y fallece o queda gravemente herido. Deja dolor detrás suyo.
  - Un conductor que en semejantes circunstancias mata o hiere gravemente a su familia, amigos etc. que le acompañan en el coche.
  - Un conductor irresponsable que choca con otro/a que conduce tranquilamente respetando las reglas del juego.
- Hay también falta de adaptación entre la vía pública y la forma normal de conducción.
- Hay desajustes entre el conductor, sus posibilidades y el vehículo que lleva.

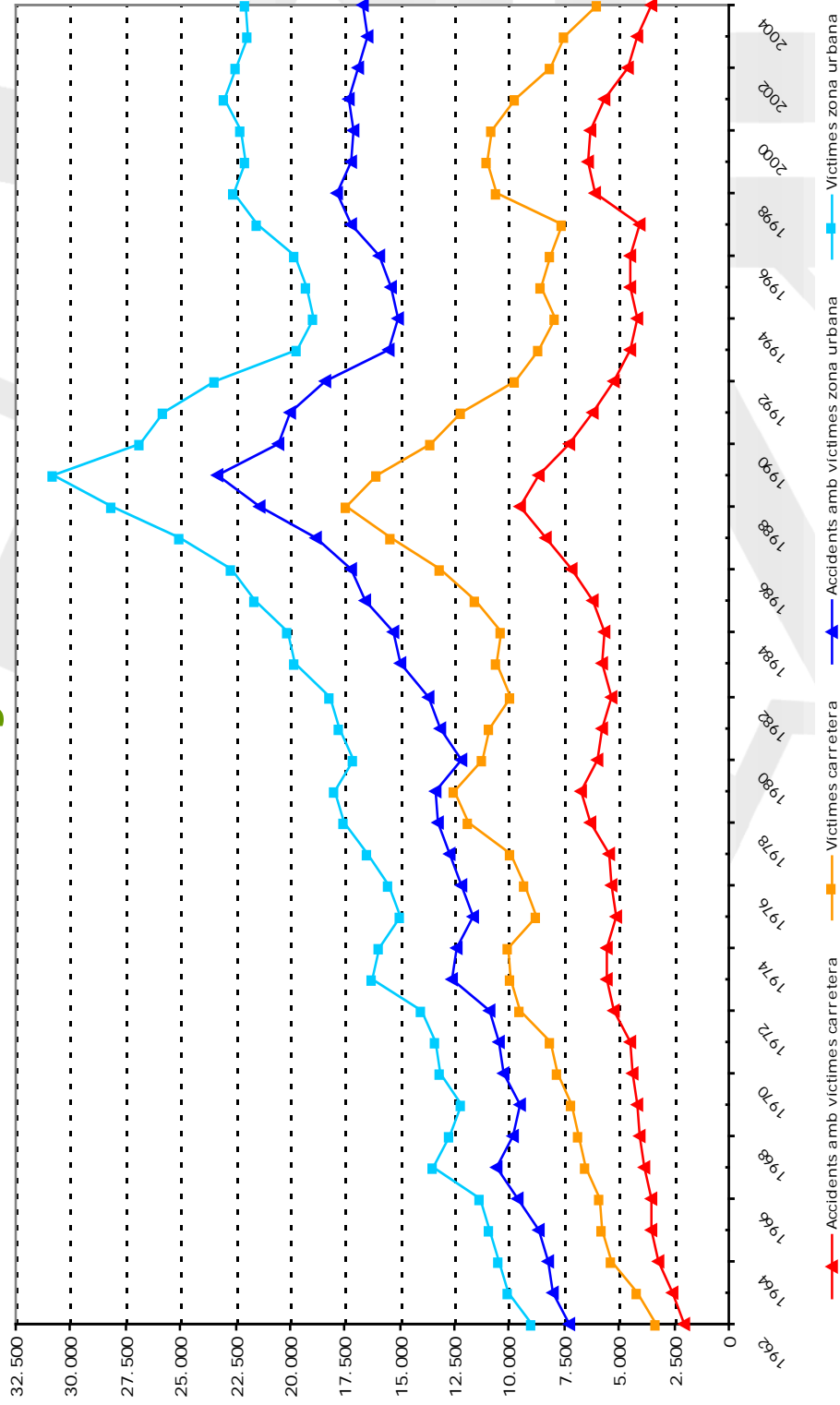


# Resultado de falta de responsabilidad (1)

- El resultado de la agresividad de parte de los conductores y el poco respeto al conciudadano se unen a la sensación de que las sanciones sirven para recaudar no para la seguridad vial. Los políticos y la administración durante años han mostrado una actuación de poco respeto a las normas, falso canto a la libertad y “time is money” – mis prisas valen mas que las tuyas. Todo esto lleva a:
  - Insensibilidad por el valor de la vida del otro
  - Insensibilidad por los sufrimientos del conciudadano
  - Poco interés de la sociedad, y de los individuos, por las víctimas de una de las plagas mayores en la historia de la des-humanidad

# Resultado de falta de responsabilidad (2)

## Siniestros y heridos en Cataluña. Carreteras y zona urbana



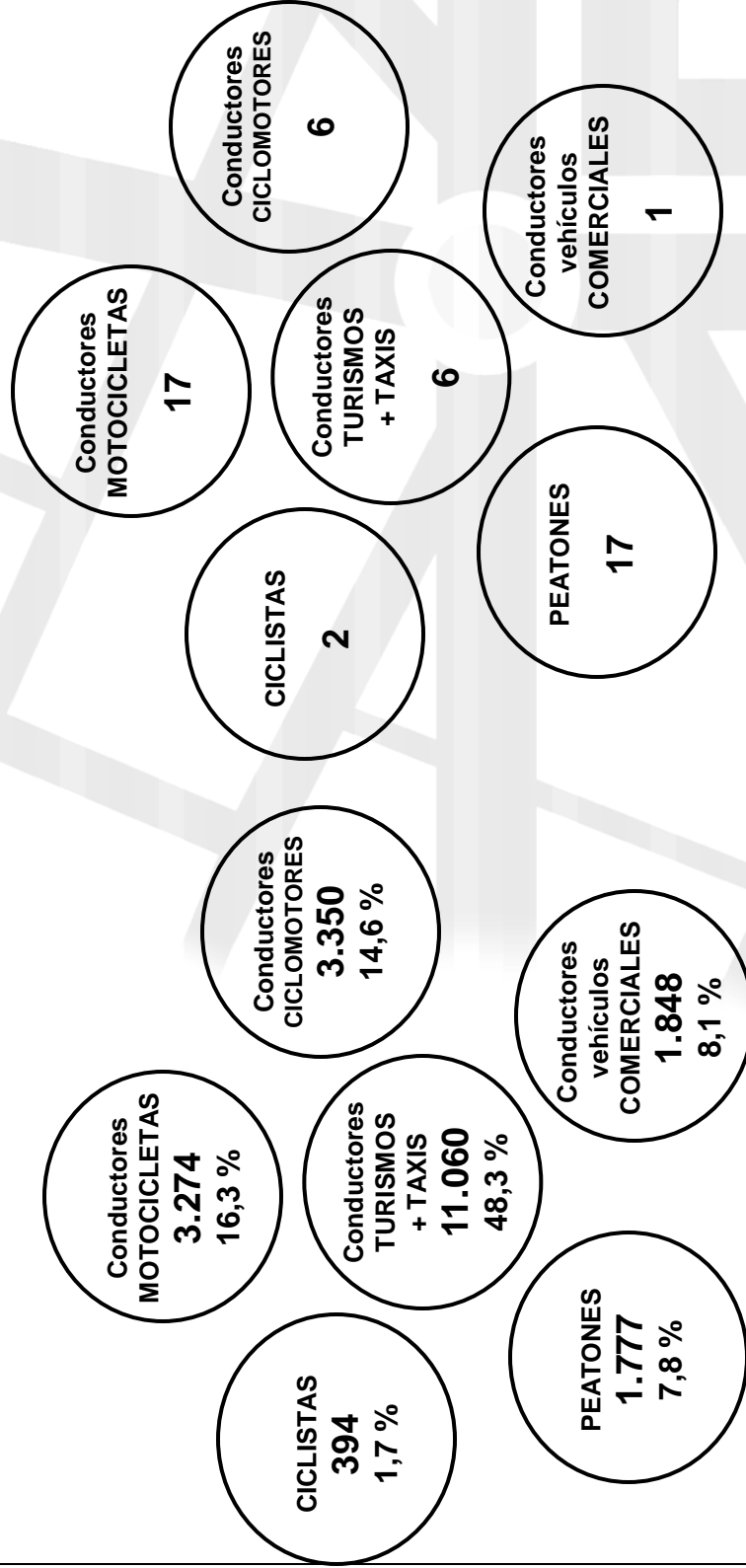
# El típico irresponsable (1)

- Tendemos a no querer reconocer nuestras propias limitaciones y fallos.
- En gran parte de las situaciones – también en el tráfico – la culpa es de los otros.
- Generalmente hay palabras en contra del comportamiento de los otros y culpamos a jóvenes, peatones, ciclomotoristas, ciudadanos mayores, motoristas y muchos otros grupos – **a todos menos a nosotros mismos**.
- Tiramos pelotas fuera. Y es lo peor que se puede hacer. Los que deciden no se implican.

# El típico irresponsable (2)

**TOTAL IMPLICADOS EN SINIESTROS DE TRÁFICO EN BARCELONA CIUDAD EN 2005: 22.875 PERSONAS**

**NÚMERO DE MUERTOS EN BARCELONA - 2005**



## El típico irresponsable (3)

- Con estos datos, y muchos otros, queda expresado que el grupo más implicado en siniestros (responsables también de los heridos y muertos) son los conductores no tan jóvenes, padres de familia que conducen un vehículo turismo.
- Esto no quiere decir que motoristas, jóvenes, peatones etc. no ofrezcan mayor riesgo por kilómetro que los conductores de turismos maduros.
- Si queremos mejorar la seguridad vial en el país, debemos trabajar para hacer más seguros a quienes causan más siniestros con víctimas, es decir a nosotros mismos.

# Prisa, distracción o valores (1)

- Cuando tenemos prisa aumentamos la velocidad y a menudo pensamos en varias cosas a la vez. Esta situación aumenta la carga del cerebro y puede ralentizar la percepción de situaciones complicadas o peligrosas en la vía y su entorno.
- Así, la mayor velocidad reduce el tiempo disponible para percibir el riesgo al mismo tiempo que aumenta el tiempo de reacción.
- Si a esto le añadimos la prolongación de tiempo de reacción que aporta la edad y/o la ingestión de diversas sustancias (p.ej alcohol) entendemos que la prisa es uno de los peores compañeros de viaje en vehículo privado.

## Prisa, distracción o valores (2)

- En gran número de situaciones el conductor por su actitud “se come” su factor de seguridad. Alarga el tiempo de reacción y se expone (a sí mismo y a otros) a circunstancias extremas.
- Una mínima distracción (mirar a la acompañante, pensar en tópicos como el beso o mirada larga de cine) de 0.2 o 0.3 segundos pueden ser letales.
- Poco se comenta acerca del tiempo disponible en situaciones de peligro en el tráfico.
- El mensaje base en la educación vial debe ser: mantén la concentración en la conducción porque una fracción de segundo de dejar volar la atención a otra cosa puede fácilmente hacernos volar físicamente.

## Prisa, distracción o valores (3)

- El número de siniestros con víctimas aumenta con la velocidad al cuadrado: a doble velocidad cuatro veces más siniestros.
- El número de muertos en siniestros aumenta con la cuarta potencia de la velocidad: a doble velocidad 16 veces más muertos, tanto dentro de los coches como fuera, embestidos por ellos.
- El vehículo o modo de transporte mayor causa los efectos más nefastos. Un peatón que impacta contra un vehículo no causa la muerte del conductor.
- Al revés. Un peatón atropellado a 50 km/h muere en la mitad de los casos. Si la velocidad del vehículo es solamente 30 km/h, sobrevive el 95 % de los peatones.



# Sostenibilidad y conducción ecológica (1)

- Hay mucha similitud entre la conducción defensiva o segura y la ambientalmente prudente o económica.
- En los dos casos el conductor realiza los cambios de velocidad pausadamente, sin aplicación brusca de acelerados o de freno.
- Además, mantiene una velocidad prudente (sin prisas) y prevé posibles situaciones de peligro.
- Son este tipo de valores los que debemos incluir en nuestro patrón de comportamiento en el tráfico.
- Conducción prudente.
- Apretar en exceso y a fondo el acelerador en un arranque aumenta el riesgo y en gran medida las emisiones de tóxicos – y gasta mucho más.



# No aparcar donde te dé la gana (1)

- En cuanto al espacio público, el respeto a los demás y el fomento de los valores en los jóvenes se inicia con las pequeñas cosas.
- Cuando paramos un momento para dejar los hijos justo delante del colegio, bloqueando un carril, y luego salimos con el acelerador a fondo para no llegar tarde al trabajo, hemos hecho un daño importante.
- La justificación de que “solamente es un par de minutos” no sirve. A menudo, este par de minutos nuestros se traduce en 20 minutos de los otros conductores y sus acompañantes que deben esperar, cada uno, los 2 minutos.

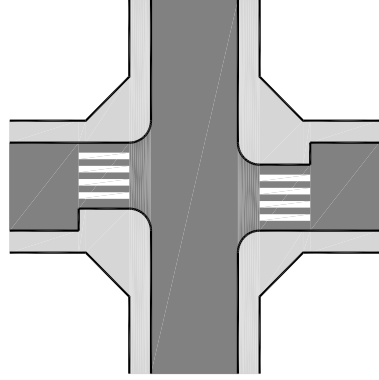
## No aparcar donde te dé la gana (2)

- Persiste esta relativamente pequeña molestia a los demás. No pasa nada. La siguiente vez dejamos el coche cerrado mientras desayunamos y así sucesivamente. Velocidades, saltar un semáforo, adelantar donde el peligro aumenta mucho etc.
- Otro acto agresivo y egoísta es dejar el coche en una esquina, eliminando la visibilidad de un peatón que tiene derecho a cruzar. Este conductor piensa en su propia ganancia que hace sombra al riesgo creado a otro ciudadano ajeno a mi situación.
- Los diseñadores de las vías pueden ayudar a que entendamos cómo debemos comportarnos.

# No aparcar donde te dé la gana (3)

Protección de paso de peatones contra  
aparcamiento peligroso

Orejas

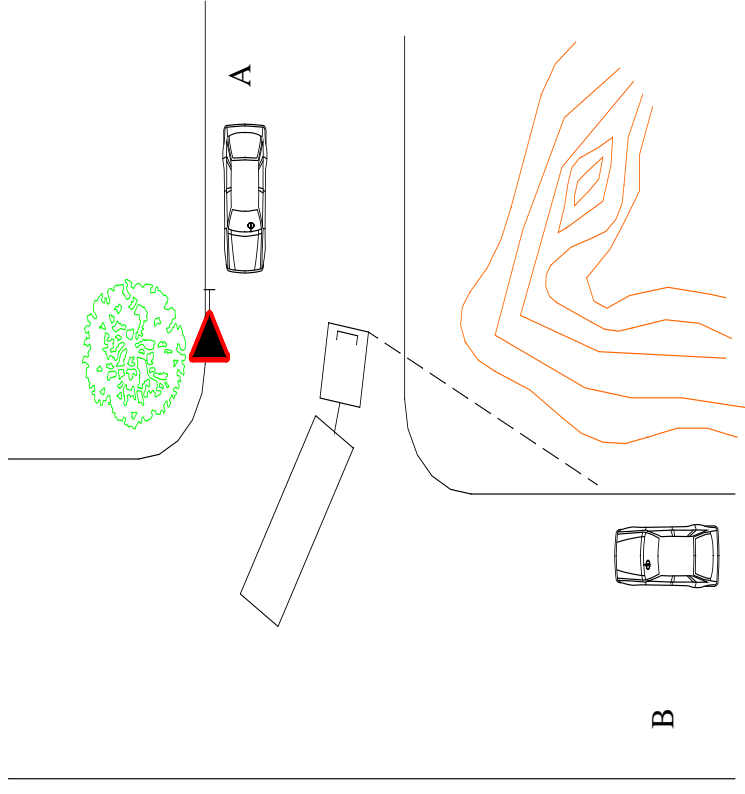
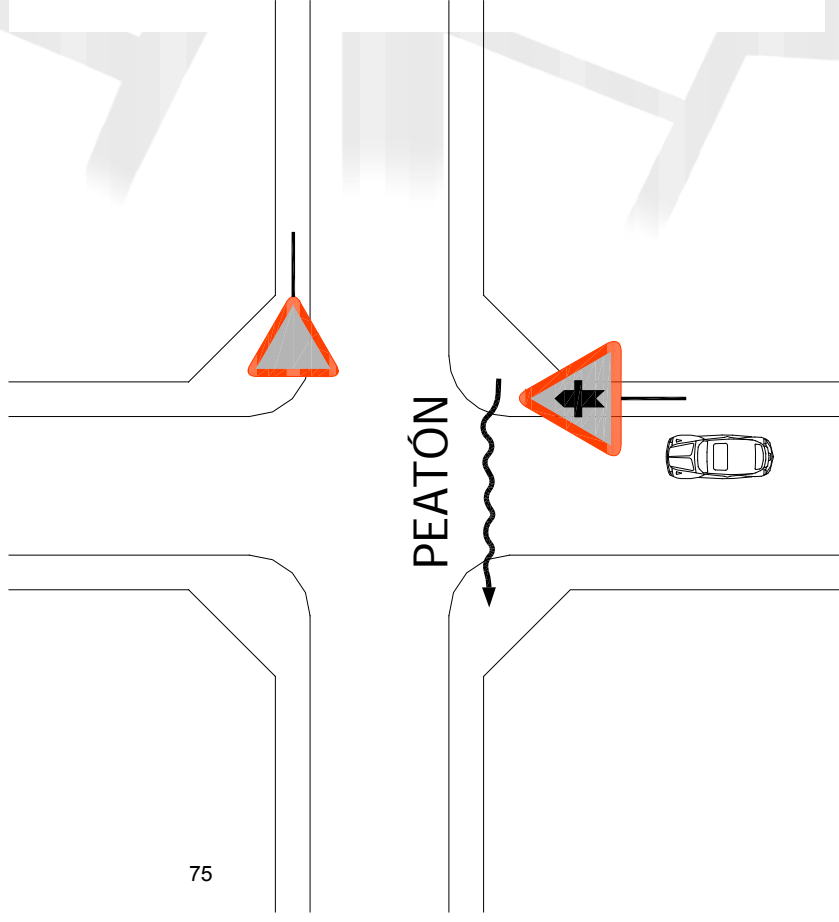


# La intersección – punto de encuentro (1)

- En zona urbana, más de la mitad de los siniestros ocurren en las intersecciones. En carretera se trata del 20 %.
- Los cruces son puntos de encuentro donde los usuarios deben demostrar que tienen respeto por los demás.
- Al acercarse a una intersección el conductor normalmente debe bajar la velocidad y valorar la necesidad de ceder el paso, aún teniendo preferencia. Puede haber un conductor que no respete las normas de la prioridad o puede venir un peatón que no ha recibido aviso de la prioridad.

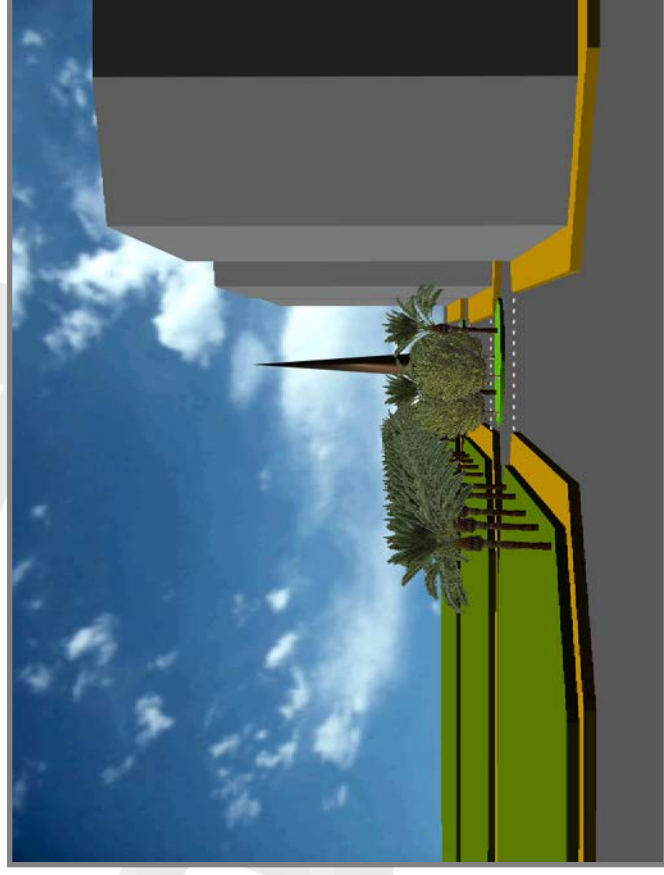
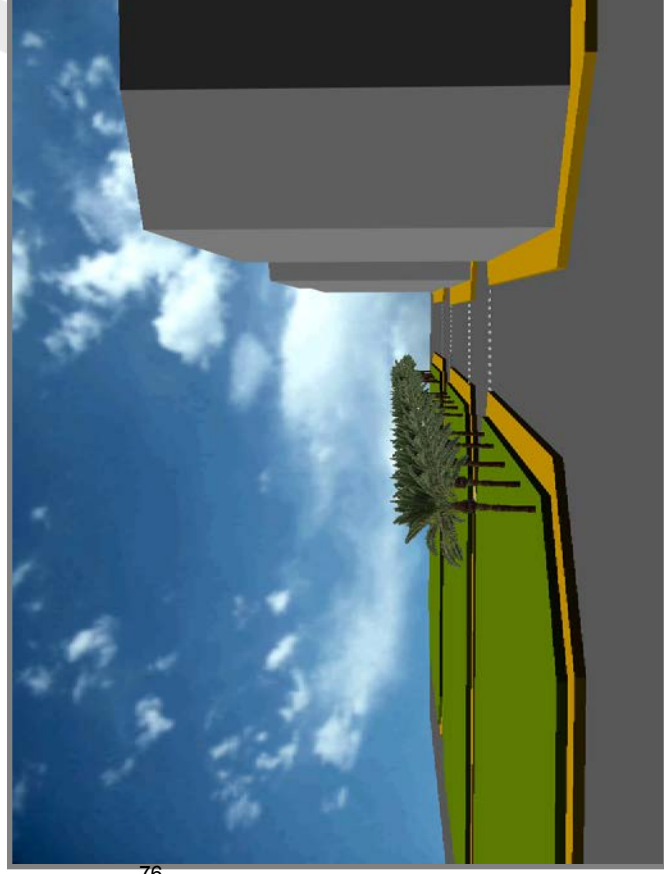
# La intersección – punto de encuentro (2)

La señalización sólo para vehículos  
deja indefensos a otros usuarios (incluso al conductor)



# Accidentalidad en las Intersecciones

ROTONDAS EN LAS INTERSECCIONES



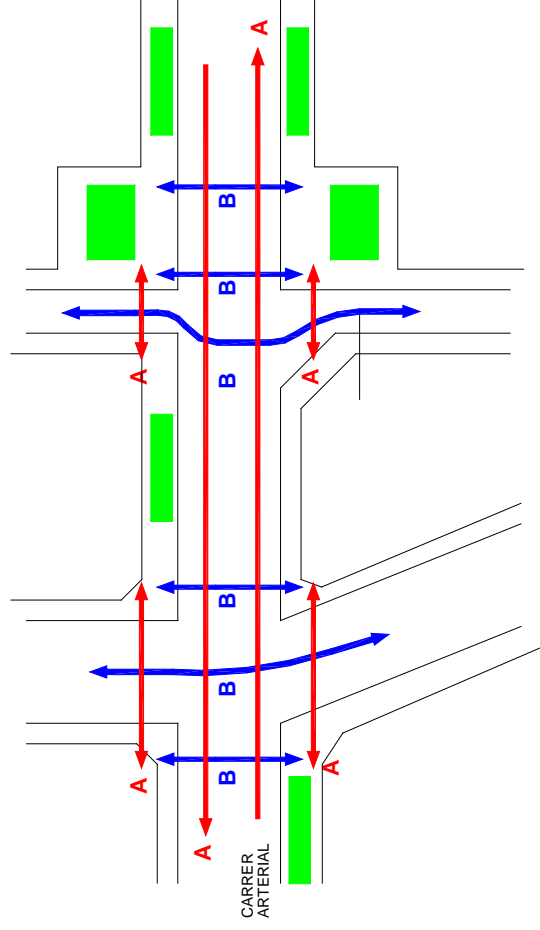
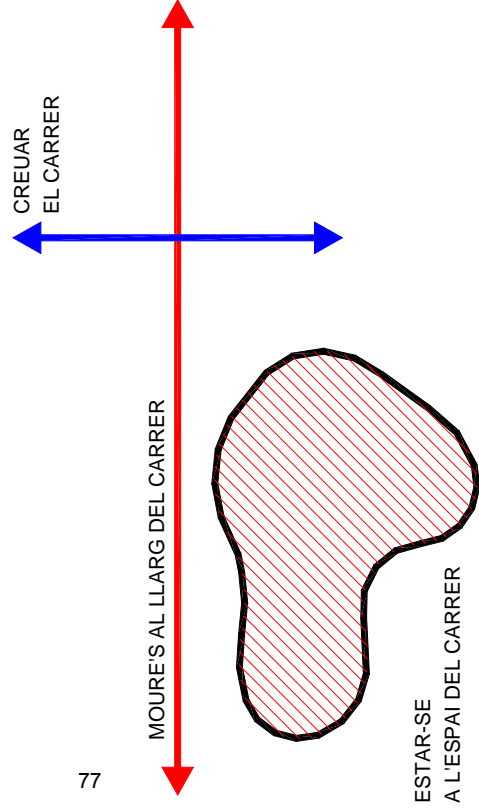


# La intersección – punto de encuentro (4)



## Proyecto Europeo: ARTISTS. Concepto de calle Arterial

TRES MANERES D'USAR ELS CARRER ARTERIALS



- A** MOVIMENTS AL LLARG DEL CARRER
- B** MOVIMENTS DE CREUAMENT DEL CARRER
- C** ÀREA D'ESTADA

# La situación de las víctimas (1)

- Nuestro sistema social (legislativo, judicial y penal) protege más al agresor que a la víctima.
- La víctima debe demostrar que ha sido víctima y luego las leyes procesales procuran que no se cometa injusticia contra el agresor.
- Está bien, pero ¿quién protege a la víctima? ¿quién ayuda al agredido en el tráfico?:
  - ✓ La policía “olvida” datos precisos en el parte del accidente.
  - ✓ El Ministerio Fiscal actúa pocas veces de oficio. Deja a las víctimas en la estacada.
  - ✓ El Juez aplica atenuantes a los agresores

## La situación de las víctimas (2)

- Un problema principal en la seguridad vial es que valoramos menos nuestra vida que nuestro tiempo.
- Un muerto en el tráfico es valorado (indemnización) en solamente 200.000 €.
- El agresor que mata alguien en el tráfico solamente tendrá que pagar una multa de 300 €.
- Con estos precios no hacemos seguridad vial.
- En otros países de Europa la vida se estima en mucho más – en millones de Euros.

# La situación de las víctimas (3)

## El valor de una víctima

Valores usados en España en el 1998

Muerto:	200.000 €
Herido Grave:	24.000 €
Herido Leve:	780 €
<b>Daños Materiales:</b>	<b>1.563 €</b>

## VALORACIÓN DE LOS MUERTOS EN ACCIDENTES:

NORUEGA

3,11 millones euros

EUA

2,29 millones euros

REINO UNIDO

1,82 millones euros

FRANCIA

1,00 millones euros

ESPAÑA

**200.407 €**

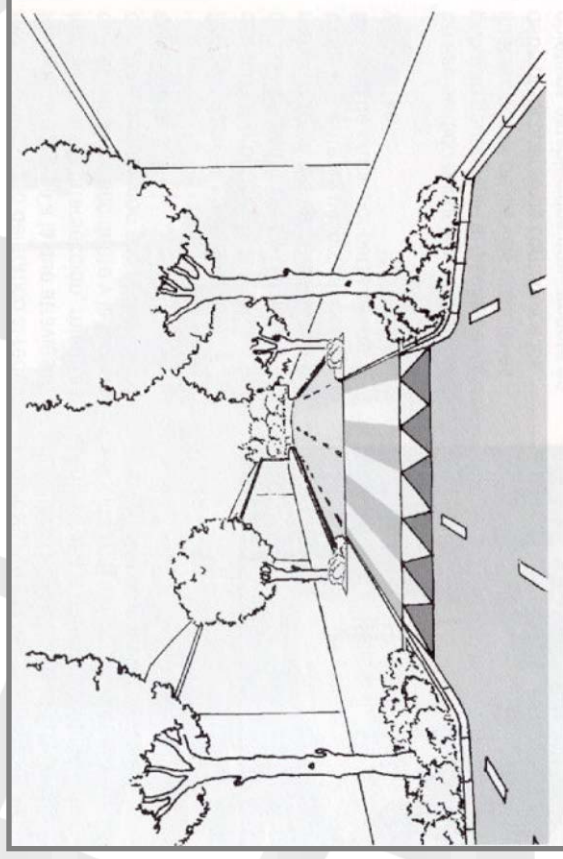
# Posibles soluciones (1)

- Incorporar valores de respeto hacia el otro usuario de la vía pública.
- Es parecido a lo que nos gustaría en otros aspectos de las relaciones sociales.
- Evitar poner nuestra prisa delante de la seguridad y la vida del conciudadano.
- Entender que una conducción defensiva, económica y respetuosa salvará a muchas víctimas e incluso cosechará un número de sonrisas de agradecimiento y admiración durante el día.

# Posibles soluciones (2)

**El diseño de la calle podrá ayudar.**

**Un estrechamiento de calzada y una sobreelevación evitan excesos de velocidad**



**Aceras continuas de acceso a calles locales disminuyen la velocidad de forma importante.**

## Posibles soluciones (3)

- No se debe utilizar pasos sobreelevados para peatones en vías básicas pero sí semáforos, radar etc.
- Ejemplos en Vías locales:
  - Isletas y cambio de eje de carril
  - Estrechamiento de calzada
  - Plataforma elevada para peatones
  - Cruce sobreelevado

## Posibles soluciones (4)

- La sociedad debe reconocer el derecho de las víctimas a un trato digno.
- Los conductores con comportamiento agresivo no deben participar en la creación de situaciones que producen víctimas.
- La sociedad debe proteger más en la vía pública a la víctima de lo que hace en la actualidad y afrontar al agresor con el resultado de su irresponsable conducta.
- Un conductor reincidente por herir a un conciudadano debe recibir la correspondiente corrección.



# Posibles soluciones (5)

Todos somos responsables de lograr una mejora

