

# La reforma de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad viaria

JOAN DELORT I MENAL

Director del Servicio Catalán de Tráfico  
Departamento de Interior de la Generalitat de Catalunya

127

## 1. INTRODUCCIÓN

El 20 de enero de 2002 entró en vigor la reforma de la Ley de seguridad viaria. Su aprobación definitiva en el Congreso de los Diputados ha estado precedida por un largo e intenso debate, protagonizado tanto por los diputados miembros de la ponencia como por buena parte de la sociedad civil. En este proceso conviene destacar la firme voluntad que han mostrado todos los grupos parlamentarios de conocer a fondo las opiniones de los diferentes sectores implicados en la seguridad viaria y, en particular, de los usuarios. El resultado de estos trabajos —la nueva ley— pretende avanzar en la construcción de un marco normativo que mejore la seguridad de los ciudadanos en calidad de usuarios de las vías públicas.

Ante las novedades legislativas que aporta esta ley, y desde el punto de vista de la gestión de la seguridad viaria, se puede plantear si convendría incorporar medidas más estrictas para poder denunciar y sancionar a los infractores, como, por ejemplo, en todo aquello que afecta al tratamiento de la reincidencia. Por el contrario, con frecuencia se escuchan comentarios críticos sobre el endurecimiento de las normas de tráfico y en defensa de medidas más benignas, concretamente en cuanto a la ampliación de las limitaciones de velocidad.

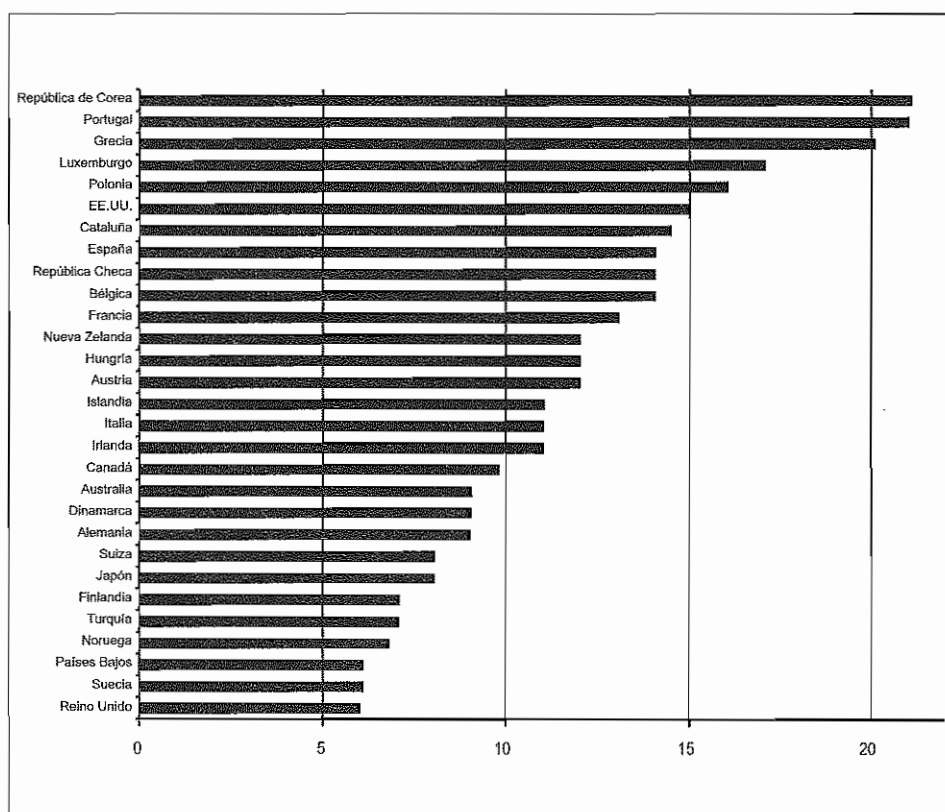
El hecho es que asistimos a diario a los efectos de la inseguridad viaria con una cierta resignación, como si se tratara de un peaje social. Podríamos aseverar que, para una parte importante de la sociedad, los accidentes y las víctimas humanas son el tributo que tenemos que ofrecer para poder disfrutar de la modernidad y movernos con plena libertad conduciendo nuestras «máquinas» por calles y carreteras del país. La verdad es que la libertad de movimientos no tiene que implicar forzosamente el pago de ningún peaje de este tipo y que los accidentes deben ser considerados defectos intolerables de nuestro sistema de transporte. Desde esta perspectiva, una mejora en la Ley de seguridad viaria puede ser un buen principio para reducir estos defectos.

## 2. LA «INSEGURIDAD» VIARIA EN CATALUÑA

Un vistazo rápido al estado de la accidentalidad en Cataluña y en el conjunto europeo proporciona datos que, como mínimo, pueden ayudar a comprender el drama que representa año tras año, no sólo en Cataluña, sino también en el conjunto de la Unión Europea.

Así, en el conjunto de Europa ha habido unos cuarenta y dos mil muertos en el año 2000; aun admitiendo que este valor se ha reducido mucho desde el año 1990 (cincuenta mil muertos), continúa siendo inaceptable, y, por ello, la Comisión se ha fijado como objetivo la reducción del 50 % de las víctimas en la década 2001-2010.

Figura 1. Personas muertas por cada dos mil habitantes. Año 2000



De los países citados, Cataluña ocupa el séptimo lugar en cuanto a muertos por millón de habitantes, sólo superado por los Estados Unidos, Polonia, Luxemburgo, Grecia, Portugal y la República de Corea.

Figura 2. Datos de accidentalidad comparada. Año 2000

País	Muertos por 10 <sup>5</sup> habitantes	Accidentes con víctimas por 10 <sup>5</sup> habitantes	Año
Australia	9,05	-	
Austria	12,00	519	
Bélgica	14,04	479	
Canadá	9,8	504	1999
República Checa	14,05	248	
Dinamarca	9,03	138	
Finlandia	7,07	128	
Francia	13,06	205	
Alemania	9,01	466	
Grecia	20,01	231	1997
Hungría	12,00	174	
Islandia	11,03	288	
Irlanda	11,00	205	
Italia	11,0	355	1998
Japón	8,02	734	
Luxemburgo	17,05	208	
Países Bajos	6,08	239	
Nueva Zelanda	12,01	204	
Noruega	6,8	188	1999
Polonia	16,03	148	
Portugal	21,0	505	1999
República de Corea	21,08	620	
España	14,06	258	
Suecia	6,07	178	
Suiza	8,03	331	
Turquía	7,06	96	
Reino Unido	6,00	405	
Estados Unidos	15,02	766	
Cataluña	14,49	381	

Si hacemos el mismo ranking sobre la base de los accidentes con víctimas por millón de habitantes, Cataluña pasa a ocupar el undécimo lugar en cuanto a peligrosidad. Por tanto, vemos que el problema principal en Cataluña es la gravedad de los accidentes —los muertos y heridos—, más que el volumen de accidentes, y por ello es preciso conseguir los cambios de conducta social adecuados, tanto en lo referente al uso del cinturón de seguridad y del casco, como en cuanto a las velocidades inadecuadas.

En cambio, si añadimos a estos datos otra variable importante de movilidad, el número de kilómetros recorridos en un año por el conjunto del parque automovilístico, los resultados pueden variar considerablemente. Efectivamente, no sería correcto comparar las cifras en frío que representan el número de accidentes sin tener en cuenta cuál es la movilidad en el conjunto del país; o que se obviara el hecho de que en el año 2001 Cataluña fue el lugar escogido por veinte millones de turistas; o que en la península Ibérica la zona con más intensidad circulatoria del corredor mediterráneo es la que corresponde a la autopista A-7 en su trazado por Cataluña. Es evidente que estos factores producen un gran impacto en la movilidad y, por consiguiente, en los accidentes.

Si se incorporan, pues, los datos de movilidad estimada en el estudio de la accidentalidad, vemos que Cataluña es la que presenta un mejor resultado, con un índice de accidentalidad de 0,19 accidentes con víctimas por cada mil millones de vehículos/kilómetro, seguida por la Comunidad Valenciana, con un índice de 0,21, mientras que la media española se sitúa en un índice de 0,23.

En el mismo sentido, el índice de mortalidad en Cataluña es de 20,72 víctimas mortales por 109 vehículos/kilómetro, mientras que el índice en la media española es de 25,30.<sup>1</sup>

Para Cataluña, con cuatro millones de ciudadanos con carné de conducir y un parque automovilístico que en el período 1990-2000 ha pasado de dos millones ochocientos mil a cuatro millones, los accidentes de tráfico representan una tragedia que cada año quita la vida a más de setecientos ciudadanos. En los veintidós mil accidentes con víctimas que el conjunto de policías de tráfico registran cada año, más de treinta y tres mil ciudadanos resultan heridos. El coste social y económico que representa para el país es evidente y podemos afirmar que el accidente de tráfico es la primera causa de mortalidad entre los jóvenes de 16 a 35 años. Se trata, pues, de un problema que, en términos de salud, llamaríamos epidemia.

Los registros estadísticos de los últimos siete años nos aportan más conocimiento sobre la génesis de esta epidemia. Cuatro de cada diez muertos en un accidente de tráfico —el 40 %— presentaba una ingesta de alcohol.<sup>2</sup> En el año 2001, en la ofensiva más importante que se ha hecho en Cataluña contra el alcohol en la conducción, las policías de tráfico han practicado más de trescientas treinta y nueve

1. Datos obtenidos a partir de la movilidad estimada por el Ministerio de Fomento para el año 1998.

2. Instituto Nacional de Estadística. *Memoria de los análisis realizados en víctimas de accidente de tráfico*. Años 1990 y 2000.

mil lecturas;<sup>3</sup> el resultado ha sido del 5,7 % de positivos, una cifra que, considerando la relación de alcohol con la mortalidad, sin duda es inaceptable socialmente.

Otro factor determinante del accidente viario, la velocidad, continúa siendo una de las causas principales de accidente. Velocidad inadecuada a las circunstancias de la vía —congestión, climatología adversa— o excesiva —por la limitación de seguridad aplicada al trazado de la vía— que protagoniza buena parte de las colisiones por alcance y las salidas de la vía.

Así, mediante la instalación de sistemas automatizados de control de velocidad<sup>4</sup> en una carretera tan concurrida como la C-31, conocida popularmente como autovía de Castelldefels, desde el 21 de enero al 17 de marzo de 2002 se han contabilizado un total de 961.353 vehículos, de los que 55.490 superaron los 120 km/h (el límite es de 100 km/h) y 2.540 superaron los 150 km/h.

Entre 1995 y 2001, hubo 1.163 accidentes en esta carretera, 83 de los cuales fueron mortales y en los que 95 ciudadanos perdieron la vida.

Figura 3. Evolución de la accidentalidad en la C-31

Año	Accidentes con víctimas	Víctimas	Accidentes con muertos	Muertos
1995	120	197	6	7
1996	108	187	17	19
1997	89	148	6	6
1998	190	294	8	8
1999	223	363	10	14
2000	234	359	11	11
2001	199	332	25	30
<b>Total</b>	<b>1.163</b>	<b>1.880</b>	<b>83</b>	<b>95</b>

En cuanto al comportamiento del usuario, los registros de denuncias tramitadas por el Servicio Catalán de Tráfico durante el año 2001 nos indican que cerca de dos mil cien conductores fueron denunciados un mínimo de cinco veces. La reincidencia, en estos casos, está bien acreditada<sup>5</sup> y precisamente a este factor dedica la ley un apartado particular.

3. A finales de febrero de 2001, el Servicio Catalán de Tráfico (SCT) impulsó una campaña contra el alcohol en la conducción, en la que han participado a lo largo de todo el año el cuerpo de Mossos d'Esquadra y más de sesenta cuerpos de policías locales.

4. La nueva Ley de tráfico y seguridad vial autoriza la utilización de sistemas de captación de imágenes de los infractores sin necesidad de ser notificadas en el acto por la policía.

5. Cabe destacar que, de este grupo, ochenta y ocho conductores registraban más de quince denuncias cada uno.

Finalmente, entre muchos otros factores que inciden en los efectos provocados por los accidentes, cabe destacar que la utilización de los sistemas de seguridad pasiva no está aún del todo extendida. El problema es especialmente grave en zonas urbanas, precisamente donde estos sistemas son más efectivos. Así, un estudio reciente<sup>6</sup> sobre los accidentes registrados en los municipios catalanes de más de 6.000 habitantes nos muestra, en cuanto al uso del cinturón de seguridad de los implicados en accidentes, un universo muy variado. En un extremo encontramos municipios en los que entre un 79 % y el 92 % llevaban el cinturón colocado en el momento del accidente. En el lado opuesto, hay municipios donde la utilización del cinturón de seguridad no llegaba al 50 %, con algunos casos en los que se sitúa en el 27 %.

**Figura 4.** *Uso del cinturón de seguridad en municipios de más de seis mil habitantes. Año 2000*

<b>Municipio</b>	<b>Uso de accesorios</b>	<b>Censo 1996</b>
Igualada	92 %	32.526
Vilafranca del Penedès	88 %	28.925
Sant Joan Despí	88 %	27.338
Valls	85 %	20.098
Masnou	85 %	20.794
Montcada i Reixac	81 %	26.886
Esplugues de Llobregat	79 %	46.304
Barcelona	79 %	1.505.581
Sant Vicenç dels Horts	79 %	23.504
Cornellà de Llobregat	78 %	80.329
...		
...		
Molins de Rei	50 %	18.960
Mollerussa	48 %	9.477
Salt	47 %	21.678
Canovelles	47 %	13.106
Sabadell	46 %	184.859
Sant Vicenç de Castellet	38 %	7.386
Olesa de Montserrat	36 %	16.356
Les Preses	27 %	1.320

6. Realizado por la Oficina del Plan Catalán de Seguridad Vial del SCT.

La relación entre la no utilización de los dispositivos de seguridad pasiva y la victimización es evidente, y este comportamiento social en determinados municipios nos debe hacer reflexionar sobre la incidencia de las políticas preventivas de carácter local, si es que éstas existen.

A grandes rasgos, éste es el escenario en que se encuentra Cataluña en cuanto a la seguridad viaria, un escenario que no difiere mucho de las otras comunidades autónomas. La nueva ley tiene por objetivo poder hacer frente a todas estas causas principales y a otras que, evidentemente, quedan sin decir, pero que no por eso son menos importantes. La finalidad, reducir la accidentalidad y, en consecuencia, las víctimas por accidente de tráfico. En este sentido, es importante destacar el objetivo fijado por la Unión Europea, para la década 2000-2010, reducir la accidentalidad un 50 % en el conjunto de los países de la Unión. Cataluña, asumiendo el reto, ha fijado en el Plan Catalán de Seguridad Viaria para el trienio 2002-2004 el objetivo de reducir la accidentalidad un 15 %. Éste es el reto, y la nueva ley ha de ser un instrumento útil para que nos acerquemos a él.

### **3. UNA NORMATIVA ORIENTADA A MEJORAR LA SEGURIDAD VIARIA DE UNA SOCIEDAD DINÁMICA**

En una época en que los cambios y los avances tecnológicos y sociales propician entornos cada vez más dinámicos, la movilidad de los ciudadanos en sus diferentes manifestaciones no está exenta de sus influencias. En este sentido el tráfico, como resultado de un sistema modal de transporte que da prioridad a la ocupación extensiva del espacio disponible —la red viaria—, mediatiza de manera decisiva la vida ciudadana y la economía. Y, precisamente por su dinamismo, es uno de los factores que genera más complicaciones en la sociedad.

El consumo de espacio público y de tiempo individual y colectivo hace del tráfico una parte muy importante de la vida cotidiana de millones de ciudadanos, que como actores o espectadores asisten a la escenificación diaria de los conflictos que genera. La movilidad laboral hace que el conjunto de la red pública sea ocupada diariamente por un número creciente de vehículos privados y de transporte público y de mercancías, que ponen en tensión todo el sistema viario, el cual recibe este impacto hasta el punto de saturación y con serias dificultades para reaccionar ante su impetuosidad. Además, hoy día difícilmente se entiende el ocio sin asociarlo con la utilización, de más o menos alcance, de un vehículo automóvil.

En definitiva, el tráfico, como hecho social, no es ajeno al ritmo cambiante que impone una sociedad dinámica, y también incorpora las manifestaciones más evidentes de estos cambios e innovaciones. Hace sólo diez años no preveíamos la dimensión que adquiriría la telefonía móvil y ahora podemos observar la evolución que ha provocado en la vida ciudadana en general y en el tráfico, en particular. Efectivamente, el riesgo asociado a la utilización de un teléfono móvil en el momento de conducir un vehículo automóvil es nuevo; imprevisible hace unos años. En otro sentido, las nuevas tecnologías también contribuyen a mejorar la calidad de vida de los ciudadanos y, utilizadas adecuadamente, simplifican proce-

sos, mejoran la eficiencia y abaratan costos. Por tanto, también son susceptibles de ser utilizadas para trabajar por la seguridad viaria con más eficacia.

Es responsabilidad de la normativa de tráfico el poner orden en este complejo entorno, y procurar la seguridad de los ciudadanos cuando se convierten en usuarios de la red pública, su objetivo principal. El reto de la normativa de tráfico será, por tanto, adecuarse al entorno cambiante que debe ordenar y, en consecuencia, adaptarse constantemente a los nuevos fenómenos sociales; asimismo, y lo que es más importante, la normativa se ha de anticipar a la manifestación más perversa de sus efectos, como es el aumento del riesgo viario, protagonizado por el ciudadano o por la herramienta cada vez más tecnológica que circula por unas carreteras que, en definitiva, son las que son.

Por este motivo, es inevitable que la aprobación de una reforma de la Ley de tráfico provoque, entre otros más satisfactorios, dos sentimientos agrídulces. Uno, la sensación de que han quedado cosas por tratar y tal vez hayamos perdido una oportunidad; el otro, que el tratamiento que se ha hecho de determinados aspectos es insuficiente, y era preciso algo más definitivo. Sentimientos inevitables, en perfecta sintonía con el reconocimiento de estos cambios. De aquí que una de las características de la normativa de tráfico es que sea capaz de incorporar las nuevas manifestaciones sociales de manera clara y al mismo tiempo flexible, con coherencia temporal respecto a los fenómenos que pretende regular. Por tanto, hemos de celebrar la constitución de una subcomisión de tráfico y seguridad viaria en el Congreso de los Diputados, que tiene por responsabilidad estudiar de manera continuada el estado de la seguridad viaria, sus causas, las nuevas tendencias y, lo más positivo, impulsar las medidas legislativas para avanzar en la construcción de un entorno de movilidad más seguro.

#### **4. LA NUEVA LEY SOBRE TRÁFICO, CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR Y SEGURIDAD VIARIA (LEY 19/2001, DE 19 DE DICIEMBRE)**

##### **4.1 Los factores de riesgo**

###### *4.1.1 La reincidencia (art. 67)*

Una de las novedades principales de esta ley es el endurecimiento de las medidas sancionadoras a los conductores a los que se les considere acreditada una conducta de riesgo continuada. El riesgo es determinado por la comisión de una infracción muy grave; la conducta continuada, calificada como una reincidencia, por la comisión de más de dos faltas graves con resolución firme en el período de dos años.

Las infracciones consideradas muy graves son las siguientes:

- conducir con una tasa de alcohol superior a la establecida
- no someterse a las pruebas para detectar intoxicación por alcohol y estupefacientes



- la conducción temeraria
- la ocupación del vehículo con un exceso del 50 % de las plazas, excluido el conductor
- sobrepasar en más de un 50 % la velocidad máxima autorizada
- circular en sentido contrario al establecido
- competiciones y carreras no autorizadas entre vehículos
- exceder más del 50 % del tiempo de conducción

El efecto es, además de la sanción pecuniaria, la imposición al conductor de la revocación —pérdida definitiva— de la autorización —licencia o permiso— para conducir.

#### 4.1.2 La velocidad (art. 65)

El exceso de velocidad se ha regulado genéricamente como una infracción grave. La consideración de que es uno de los factores de riesgo que más pueden amenazar la seguridad viaria ha hecho que se haya optado por sancionar los excesos con una sanción pecuniaria y, si fuera necesario, con la suspensión temporal de la autorización para conducir.

#### 4.1.3 Inmovilización por riesgo (art. 70)

Los agentes de policía podrán inmovilizar un vehículo ante un posible riesgo grave para la circulación, las personas o los bienes. Es importante este precepto, puesto que permite a los policías actuar preventivamente en situaciones que afecten tanto al vehículo como a su conductor e imputar los gastos que se puedan originar al responsable de la infracción.

Los supuestos tipificados de inmovilización son los siguientes:

- conducir un ciclomotor o motocicleta sin casco homologado
- negarse a efectuar la prueba de detección de alcohol
- no disponer de seguro obligatorio del vehículo
- no disponer del título que habilita para el estacionamiento en una zona de tiempo limitado
- superar el nivel de gases, humos y ruido permitidos
- exceder el tiempo de conducción
- reducir el tiempo de descanso más de un 50 % de lo establecido
- indicios suficientes de una posible manipulación de instrumentos de control
- ocupación del vehículo que exceda en un 50 % de la autorizada

#### 4.1.4 Utilización de teléfono móvil y otros sistemas de comunicación (art. 11)

El riesgo asociado a la pérdida de dominio del vehículo cuando se utiliza un teléfono móvil o cualquier otro medio o sistema de comunicación se regula

prohibiendo la utilización de estos aparatos mientras se conduce. Por la misma razón, el uso de cascos y auriculares de sonido, que pueden afectar a la percepción del entorno en que conducimos y provocar la distracción del conductor, también ha quedado prohibido. La excepción es cuando la comunicación se hace con un sistema sin tener que utilizar las manos ni utilizar auriculares o medios similares.

En el ejercicio de sus funciones, los agentes de la policía de tráfico quedan exentos de esta obligación.

#### 4.1.5 Notificación de la denuncia (art. 77)

Uno de los aspectos que incidirá más directamente en toda la actividad de vigilancia y control, tanto la que realiza la policía de tráfico como el Servicio Catalán de Tráfico y las administraciones locales, es la modificación de la anterior obligación de que los agentes de policía notificasen todas las denuncias en el acto.

Son bien conocidas las dificultades materiales y de procedimiento que implicaba esta obligación sin excepciones: imposibilidad de notificar la denuncia en vías rápidas y muy congestionadas y de instalar un vehículo radar en vías con arcén reducido, entre otros.

La nueva ley admite la existencia de estas situaciones y, sin desdibujar la necesidad de notificar en el acto las denuncias por infracción, exceptúa esta obligación en los supuestos de vías y momentos de gran congestión de tráfico y de dificultad material para hacerlo, que representen un riesgo evidente para la seguridad de los usuarios y de la vía.

Además, por primera vez se incorpora la utilización de las nuevas tecnologías para controlar y hacer evidentes las infracciones. Así, la notificación de la denuncia se hará con posterioridad si las autoridades de tráfico han tenido conocimiento con medios tecnológicos de captación y reproducción de imágenes que permitan la identificación del vehículo.

Sin duda, esta última posibilidad permitirá que la publicidad de los sistemas y su funcionamiento continuado en las vías de mayor riesgo para la seguridad viaria establezcan «corredores seguros». La finalidad de la medida, obviamente, no es contabilizar más denuncias y sanciones sino, todo lo contrario, dejar de contar víctimas en las carreteras donde se producen más accidentes.

#### 4.1.6 Los menores de doce años (art. 11)

Los menores de doce años solamente podrán ir en los asientos delanteros si utilizan dispositivos específicos para hacerlo y están homologados. Asimismo, no se puede circular con un ciclomotor o motocicleta, con sidecar o sin él, llevándolos como pasajeros. Excepcionalmente, podrán ir si el conductor es alguno de los padres o una persona autorizada por éstos y, además, utilizan casco homologado y cumplen las condiciones específicas de seguridad, que faltan por determinar reglamentariamente.

#### 4.1.7 Distancias de seguridad (art. 20)

Los conductores han de dejar un espacio libre y suficiente entre su vehículo y el de delante para poder pararse en caso de frenazo súbito sin colisionar, considerando los factores de velocidad y las condiciones de la carretera en lo que se refiere a deslizamientos y frenazos.

### 4.2 Responsabilidad de los conductores y sanción de las infracciones

#### 4.2.1 Identificar al conductor (art. 72)

El propietario de un vehículo está obligado a identificar a la persona que conducía en el momento de producirse la infracción. En caso de incumplimiento sin justificación, será sancionado pecuniariamente como autor de una falta grave, en su grado máximo. En el mismo sentido, si no se puede identificar al titular cuando no sea posible notificar la denuncia al conductor que haya sido identificado por el propietario.

#### 4.2.2 Responsabilidad (art. 72)

Los padres y los tutores de un menor de dieciocho años responden solidariamente de los hechos que haya cometido y, por tanto, de la sanción pecuniaria. Esta responsabilidad queda limitada estrictamente a la derivada de la multa impuesta.

#### 4.2.3 Multas con descuento (art. 67)

Las sanciones pecuniarias podrán ser abonadas con una reducción del 30 % sobre el precio consignado correctamente en el impreso de denuncia.

#### 4.2.4 Suspensión y revocación del permiso de conducir (art. 67)

En las infracciones graves se podrá acordar, además de la sanción pecuniaria, la suspensión del permiso de conducir por un período de hasta tres meses; y, si se trata de una infracción muy grave, se acordará siempre la suspensión del permiso durante un período de tres meses.

La revocación —pérdida definitiva— de la licencia o permiso se producirá con la acumulación de tres resoluciones sancionadoras por infracción muy grave en un plazo de dos años.

#### 4.2.5 Medidas alternativas a la sanción y de reeducación (art. 67)

Los responsables de una infracción con sanción pecuniaria y de suspensión del permiso podrán solicitar una reducción del 30 % del tiempo de suspensión y sustituir este período por otras medidas reeducadoras; también podrán solicitar el fraccionamiento del período de cumplimiento de la suspensión.

En la acumulación de infracciones muy graves con propuesta de revocación del permiso de conducir, el titular del permiso podrá solicitar la realización de un curso de reciclaje y sensibilización en un centro autorizado. En caso de acreditar haberlo realizado con aprovechamiento, no se procederá a la revocación. En estas situaciones, la sanción de revocación será sustituida por la de suspensión, de la misma forma que en el caso anterior.

#### *4.2.6 Prescripción de las infracciones y cancelación de antecedentes*

El plazo de prescripción de las infracciones será de tres meses para las infracciones leves, seis meses para las infracciones graves y un año para las muy graves.

Las anotaciones de las infracciones en el Registro de Conductores e Infractores se cancelarán de oficio, al efecto de los antecedentes, transcurridos dos años desde el total cumplimiento o prescripción.

### **4.3 Los ciclistas: proteger a los más débiles de la carretera**

Uno de los sectores específicos que más cambios normativos tiene en la nueva ley es el de los ciclistas. Ciertamente, la generalización del uso de la bicicleta, tanto con finalidades deportivas como de ocio, ha hecho que su utilización individual y colectiva por la red pública haya superado con creces las limitaciones de unas normas en las cuales la bicicleta no tenía un papel principal.

La nueva ley ha regulado los aspectos referentes a los ciclistas con una doble finalidad: de protección de los usuarios de la bicicleta y de regulación de los usos. En diferentes puntos se habla de la circulación por el arcén, los adelantamientos y la circulación en grupo, entre otros.

Los aspectos más destacados en cuanto a protección y regulación de los ciclistas son:

- cuando no dispongan de una vía específica deben circular por el arcén
- podrán superar la velocidad de 40 km/h, especialmente en descensos
- podrán circular por los arcenes de autovías que no lo tengan restringido
- si circulan en grupo se les considerará una sola unidad móvil
- el adelantamiento de uno o más ciclistas se ha de hacer ocupando una parte o la totalidad del carril contrario
- se establece por normativa el «carril bici», la «vía ciclista» y la «acera bici»

## **5. CONTINUAMOS MEJORANDO LA SEGURIDAD VIARIA**

Anteriormente he comentado el acuerdo de creación de una subcomisión de seguridad viaria en el Congreso de Diputados. Uno de los retos más inmediatos que tendrán que abordar sus miembros es continuar el debate de muchos temas prioritarios que, con la finalidad de obtener un amplio consenso en el texto legisla-

tivo que se aprobó definitivamente, quedaron sin tratar. Entre estas propuestas, una que consideramos absolutamente prioritaria en el Servicio Catalán de Tráfico es el permiso de conducir por puntos.

Es bien sabido que este sistema variable se ha introducido con notable éxito en diferentes países europeos. El permiso por puntos se basa en la introducción de una figura sancionadora que establece un procedimiento progresivo de sanción hasta llegar a la revocación del permiso de conducir. La variabilidad se establece sobre la base de los antecedentes infractores del conductor, que son los que determinarán cuál es el estadio de aproximación o no a la sanción máxima y definitiva de revocación de la autorización para conducir.

Podremos considerar el permiso por puntos como la autorización administrativa para conducir vehículos —o mejor, el crédito para conducir— que la sociedad otorga a sus ciudadanos para que hagan un uso responsable, cívico y solidario de la red pública. Cuando el comportamiento de un ciudadano no se corresponde con lo que espera la sociedad para su seguridad, la autorización comienza a perder parte de este «crédito». Con contrapesos que por una parte consumen más rápidamente el «crédito» —infracciones de una especial gravedad para la seguridad vial— o, por otra, permiten recuperar «crédito» perdido —acreditar un comportamiento positivo en un período determinado—, este sistema por puntos hace que a lo largo de la vida útil de un permiso de conducir se puedan dar diferentes situaciones, de más o menos acumulación de infracciones y pérdida de puntos, que al mismo tiempo impliquen una clara y concreta transferencia de la responsabilidad sobre la seguridad vial a todos y cada uno de los usuarios.

A priori, parece que una medida que gradúa las sanciones en función de la historia individual y que permite agravar o atenuar la situación de una autorización para conducir, puede servir más eficazmente como una medida disuasoria para la comisión de nuevas infracciones y, en consecuencia, proporcionar una mejor seguridad vial. Por eso, no cabe duda de que éste será uno de los temas que más rápidamente habrá que comenzar a estudiar y debatir.

Desde esta perspectiva, la aprobación de la nueva Ley de seguridad vial es un paso más para la mejora de la seguridad vial, pero no definitivo. Todavía nos queda mucho camino por recorrer.