

La reforma de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària

JOAN DELORT I MENAL

Director del Servei Català de Trànsit
Departament d'Interior de la Generalitat de Catalunya

123

1. INTRODUCCIÓ

El 20 de gener de 2002 va entrar en vigor la reforma de la Llei de seguretat viària. La seva aprovació definitiva pel Congrés de Diputats ha estat precedida per un llarg i intens debat, protagonitzat tant pels diputats membres de la ponència com per bona part de la societat civil. En aquest procés cal destacar la ferma voluntat que han tingut tots els grups parlamentaris per conèixer a fons les opinions dels diferents sectors implicats en la seguretat viària i, en particular, dels usuaris. El resultat d'aquests treballs —la nova Llei— pretén avançar en la construcció d'un marc normatiu que millori la seguretat dels ciutadans en qualitat d'usuaris de les vies públiques.

Davant les novetats legislatives que aporta aquesta Llei, i des del punt de vista de la gestió de la seguretat viària, es pot plantejar si caldria incorporar mesures més estrictes per poder denunciar i sancionar els infractors, com per exemple en tot allò que afecta el tractament de la reincidència. Per contra, sovint s'escolten comentaris crítics sobre l'enduriment de les normes de trànsit i en defensa de mesures més benignes, concretament, pel que fa a l'ampliació de les limitacions de velocitat.

El fet és que, quotidianament, assistim als efectes de la inseguretat viària amb una certa resignació, com si d'un peatge social es tractés. Podríem asseverar que, per una part important de la societat, els accidents i les víctimes humanes són el tribut que hem d'oferir per poder gaudir de la modernitat de moure'ns amb plena llibertat conduint les nostres «màquines» pels carrers i carreteres del país. La veritat és que la llibertat de moviments no ha d'implicar forçosament el pagament de cap peatge d'aquest tipus i que els accidents han d'ésser considerats defectes intolerables del nostre sistema de transport. Des d'aquesta perspectiva, una millora en la Llei de seguretat viària pot ser un bon començament per reduir aquests defectes.

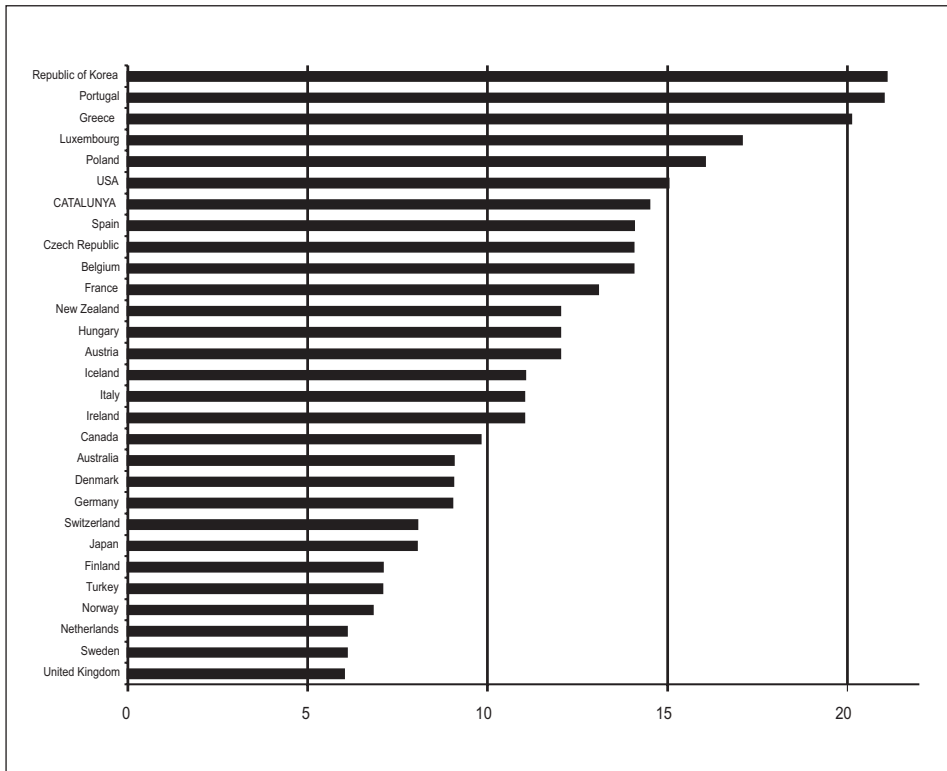
2. LA «INSEGURETAT» VIÀRIA A CATALUNYA

Una ullada ràpida a l'estat de l'accidentalitat a casa nostra i al conjunt europeu ens dona dades que, si més no, poden ajudar a comprendre el drama que representa any rere any a Catalunya, i també en el conjunt de la Unió Europea.

Així, al conjunt d'Europa hi ha hagut uns quaranta-dos mil morts, l'any 2000; tot i admetent que aquest valor s'ha reduït força des del 1990 (cinquanta mil morts), continua essent inacceptable i és per això que la Comissió s'ha fixat com a objectiu la reducció del 50 % de les víctimes en la dècada 2001-2010.

D'altra banda, la situació a Catalunya respecte de la resta de països occidentals no és una de les més reeixides, tal com ens mostren les dades següents:

Figura 1. *Persones mortes per cada deu mil habitants. Any 2000.*



Dels països esmentats, Catalunya ocupa el lloc setè quant a morts per milió d'habitants, només superat pels EUA, Polònia, Luxemburg, Grècia, Portugal i la República de Corea.

Figura 2. Dades d'accidentalitat comparada. Any 2000

País	Accidents amb víctimes		Any
	Morts per 10 ⁵ habitants	per 10 ⁵ habitants	
Austràlia	9,05	-	
Àustria	12,00	519	
Bèlgica	14,04	479	
Canadà	9,8	504	1999
República Txeca	14,05	248	
Dinamarca	9,03	138	
Finlàndia	7,07	128	
França	13,06	205	
Alemanya	9,01	466	
Grècia	20,01	231	1997
Hongria	12,00	174	
Islàndia	11,03	288	
Irlanda	11,00	205	
Itàlia	11,0	355	1998
Japó	8,02	734	
Luxemburg	17,05	208	
Holanda	6,08	239	
Nova Zelanda	12,01	204	
Noruega	6,8	188	1999
Polònia	16,03	148	
Portugal	21,0	505	1999
República de Corea	21,08	620	
Espanya	14,06	258	
Suècia	6,07	178	
Suïssa	8,03	331	
Turquia	7,06	96	
Regne Unit	6,00	405	
Estats Units	15,02	766	
Catalunya	14,49	381	

Si fem el mateix rànquing sobre la base dels accidents amb víctimes per milió d'habitants, Catalunya passa a ocupar el lloc onzè de perillositat. Per tant, veiem que el problema principal a Catalunya és la gravetat dels accidents —els morts i els ferits— abans que el volum d'accidents i per això cal aconseguir els canvis de conducta social adients, tant pel que fa a l'ús del cinturó i del casc com a les velocitats inadequades.

En canvi, si a aquestes dades incorporem una altra variable important de mobilitat, com és el nombre de quilòmetres recorreguts en un any pel conjunt del parc automobilístic, els resultats poden variar considerablement. Efectivament, no seria correcte comparar les xifres fredes que representen el nombre d'accidents sense tenir en compte quina és la mobilitat arreu del país; o que obviéssim el fet que l'any 2001 Catalunya fos la destinació de vint milions de turistes; o que a la península Ibèrica, la part amb més intensitat circulatòria del corredor mediterrani és la que correspon a l'autopista A-7 en el seu traçat per Catalunya. Evidentment, aquests factors generen un gran impacte sobre la mobilitat i, consegüentment, els accidents.

Incorporant, doncs, les dades de mobilitat estimada a l'estudi de l'accidentalitat, veiem que Catalunya és la que presenta un millor resultat, amb un índex d'accidentalitat de 0'19 accidents amb víctimes per cada mil milions de vehicles/quilòmetre, seguida per la Comunitat Valenciana, amb un índex de 0'21, mentre que la mitjana espanyola se situa en un índex de 0'23.

En el mateix sentit, l'índex de mortalitat a Catalunya és de 20'72 víctimes mortals per 109 vehicles/quilòmetre, mentre que l'índex a la mitjana espanyola és de 25'30.¹

Per a Catalunya, amb quatre milions de ciutadans amb permís de conduir i un parc automobilístic que en el període 1990-2000 ha passat de dos milions vuit-cents mil a quatre milions, els accidents de trànsit representen una tragèdia que cada any manleva la vida a més de set-cents ciutadans. En els vint-i-dos mil accidents amb víctimes que el conjunt de policies de trànsit registren anualment, més de trenta-tres mil ciutadans resulten ferits. El cost social i econòmic que representa per al país és evident i podem afirmar que l'accident de trànsit és la primera causa de mortalitat entre els joves de setze a trenta-cinc anys. És tracta, doncs, d'un problema que, en termes de salut, anomenariem epidèmia.

Els registres estadístics dels darrers set anys ens aporten més coneixement sobre la gènesi d'aquesta epidèmia. Quatre de cada deu morts en un accident de trànsit —el 40 %— presentava una ingesta d'alcohol.² L'any 2001, en l'ofensiva més important que s'ha fet mai a casa nostra contra l'alcohol en la conducció, les policies de trànsit han practicat més de tres-cents trenta-nou mil lectures;³ el resultat ha estat del 5'7 % de positius, una xifra que, considerant la relació de l'alcohol amb la mortalitat, sens dubte és socialment inacceptable.

1. Dades obtingudes a partir de la mobilitat estimada pel Ministeri de Foment per a l'any 1998.

2. Institut Nacional d'Estadística. *Memòria de les anàlisis realitzades en víctimes d'accident de trànsit*. Anys 1999 i 2000.

3. A finals de febrer de 2001, el Servei Català de Trànsit (SCT) ha impulsat una campanya contra l'alcohol en la conducció en què al llarg de tot l'any han participat el Cos de Mossos d'Esquadra i més de seixanta cossos de policies locals.

Un altre factor determinant de l'accident viari, la velocitat, continua sent una de les causes principals d'accident. Velocitat inadequada a les circumstàncies de la via —congestió, climatologia adversa— o excessiva —per la limitació de seguretat aplicada al traçat de la via— que protagonitza bona part dels accidents per encaç i les sortides de via.

Així, mitjançant la instal·lació de sistemes automatitzats de control de velocitat⁴ a una carretera tan concorreguda com és la C-31, coneguda popularment com l'autovia de Castelldefels, des del 21 de gener al 17 de març del 2002 s'han comptabilitzat un total de 961.353 vehicles, dels quals 55.490 van superar els 120 km/h (la limitació és de 100 km/h) i 2.540 van superar els 150 km/h.

Entre 1995 i 2001, en aquesta carretera van haver-hi 1.163 accidents, dels quals 83 van ser mortals i on 95 ciutadans varen perdre-hi la vida.

Figura 3. Evolució de l'accidentalitat a la C-31.

Any	Accidents amb víctimes	Víctimes	Accidents amb morts	Morts
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
Total	1.163	1.880	83	95

Pel que fa al comportament de l'usuari, els registres de denúncies tramitades pel Servei Català de Trànsit l'any 2001, ens indiquen que prop de dos mil cent conductors varen ser denunciats un mínim de cinc vegades. La reincidència, en aquests casos, està ben acreditada⁵ i precisament és a aquest factor que la Llei dedica un apartat particular per fer-hi front.

Finalment, entre molts altres factors que incideixen en els efectes provocats pels accidents, cal destacar que la utilització dels sistemes de seguretat passiva no està, encara, del tot estesa. El problema és especialment greu en zones urbanes, on precisament aquests sistemes són més efectius. Així, un estudi recent⁶ sobre els

4. La nova Llei de trànsit i seguretat viària autoritza la utilització de sistemes de captació d'imatges de les infraccions sense que aquestes hagin de ser notificades a l'acte per la policia.

5. Cal assenyalar que, d'aquest grup, vuitanta-vuit conductors en registraven més de quinze cadascun.

6. Realitzat per l'Oficina del Pla Català de Seguretat Viària, del SCT.

accidents registrats en els municipis catalans de més de sis mil habitants, ens mostra, pel que fa a la utilització del cinturó de seguretat dels implicats en accidents, un univers molt divers i variat. En un extrem trobem municipis en què entre un 79 % i el 92 % portaven el cinturó col·locat en el moment de l'accident. En el costat oposat, hi ha municipis on la utilització del cinturó de seguretat no arribava al 50 %, amb alguns casos en què se situa en el 27 %.

Figura 4. Ús del cinturó de seguretat en municipis de més de sis mil habitants. Any 2000

Municipi	Ús d'accessoris	Cens 1996
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

La relació entre la no-utilització dels dispositius de seguretat passiva i la victimització és evident i aquest comportament social en determinats municipis ens ha de fer reflexionar sobre la incidència de les polítiques preventives de caràcter local, si és que aquestes existeixen.

A grans trets, aquest és l'escenari en què es troba Catalunya pel que fa a seguretat viària, un escenari que no difereix gaire de les altres comunitats autònomes. La nova Llei té per objectiu poder fer front a totes aquestes causes principals i a d'altres que, evidentment, queden sense dir, però no per això menys importants. La finalitat, reduir l'accidentalitat i, en conseqüència, les víctimes per accident de trànsit. En aquest sentit, és important remarcar l'objectiu fixat per la Unió Europea, per al decenni 2000-2010, de reduir l'accidentalitat un 50 % en el conjunt de països de la Unió. Catalunya, assumint el repte, en el Pla català de seguretat viària per al trienni 2002-2004, ha fixat l'objectiu de reduir l'accidentalitat un 15 %. Aquest és el repte i la nova Llei ha de ser un instrument útil per apropar-nos-hi.

3. UNA NORMATIVA ORIENTADA A MILLORAR LA SEGURETAT VIÀRIA D'UNA SOCIETAT DINÀMICA

En una època en què els canvis i avenços tecnològics i socials propicien entorns cada vegada més dinàmics, la mobilitat dels ciutadans en les seves diferents manifestacions no està exempta de les seves influències. En aquest sentit, el trànsit, com a resultat d'un sistema modal de transport que prioritza l'ocupació extensiva de l'espai disponible —la xarxa viària—, mediatitza de manera decisiva la vida ciutadana i l'economia. I, precisament pel seu dinamisme, és un dels factors que més trasbalsos genera en la societat.

El consum d'espai públic i de temps individual i col·lectiu fa del trànsit una part molt important de la vida quotidiana de milions de ciutadans, que com a actors o espectadors assisteixen a l'escenificació diària dels conflictes que genera. La mobilitat laboral fa que diàriament el conjunt de la xarxa pública sigui ocupada per un nombre creixent de vehicles privats i de transport públic i de mercaderies, que posen en tensió tot el sistema viari, el qual rep aquest impacte fins al punt de saturació i amb serioses dificultats per reaccionar davant la seva impetuositat. A més, avui dia l'oci difícilment és concebut sense associar-lo a la utilització, de més o menys abast, d'un vehicle automòbil.

En definitiva, el trànsit, com a fet social, no és aliè al ritme canviant que imposa una societat dinàmica, i també incorpora les manifestacions més evidents d'aquests canvis i innovacions. Fa només deu anys no preveïem la dimensió que adquiriria la telefonia mòbil i ara podem observar l'evolució que ha provocat en la vida ciutadana en general i en el trànsit, en particular. Efectivament, el risc associat a la utilització d'un telèfon mòbil en el moment de conduir un vehicle automòbil és nou; imprevisible fa uns anys. En un altre sentit, les noves tecnologies també contribueixen a millorar la qualitat de vida dels ciutadans i, utilitzades adequadament, simplifiquen processos, milloren l'eficiència i abarateixen costos. Per tant, també

són susceptibles de ser utilitzades per a treballar per la seguretat viària amb més eficàcia.

Fer endreça i posar ordre en aquest entorn complex és responsabilitat de la normativa de trànsit i procurar la seguretat dels ciutadans quan es converteixen en usuaris de la xarxa pública, l'objectiu principal. El repte de la normativa de trànsit serà, doncs, adequar-se a l'entorn canviant que ha d'ordenar i, en conseqüència, adaptar-se constantment als nous fenòmens socials; així mateix, i el que és més important, la normativa s'ha d'anticipar a la manifestació més perversa dels seus efectes, com és l'augment del risc viari, protagonitzat pel ciutadà o per l'eina cada vegada més tecnològica que circula per unes carreteres que, en definitiva, són les que són.

Per aquest motiu, és inevitable que l'aprovació d'una reforma de la Llei de trànsit provoqui, entre altres de més satisfactoris, dos sentiments agredolços. Un, la sensació que han quedat coses per tractar i haguem perdut una oportunitat; l'altre, que el tractament que s'ha fet de determinats aspectes és insuficient —i calia ser més definitius. Sentiments inevitables, en perfecta sintonia amb el reconeixement d'aquests canvis. D'aquí que una de les característiques de la normativa de trànsit és que sigui capaç d'incorporar les noves manifestacions socials de manera clara i alhora flexible, amb coherència temporal als fenòmens que pretén regular. Per tant, hem de celebrar la constitució d'una subcomissió de trànsit i seguretat viària en el Congrés dels Diputats, que té per responsabilitat estudiar de manera continuada l'estat de la seguretat viària, les seves causes, les noves tendències i, el més positiu, impulsar les mesures legislatives per a avançar en la construcció d'un entorn de mobilitat més segur.

4. LA NOVA LLEI SOBRE TRÀNSIT, CIRCULACIÓ DE VEHICLES DE MOTOR I SEGURETAT VIÀRIA (LLEI 19/2001, DE 19 DE DESEMBRE)

4.1 Els factors de risc

4.1.1 La reincidència (art. 67)

Una de les novetats principals d'aquesta Llei és l'enduriment de les mesures sancionadores als conductors als quals se'ls considera acreditada una conducta de risc continuada. El risc és determinat per la comissió d'una infracció molt greu; la conducta continuada, qualificada com a reincidència, per la comissió de més de dues faltes molt greus, amb resolució ferma, en el període de dos anys.

Les infraccions considerades molt greus són les següents:

- conduir amb una taxa d'alcohol superior a l'establerta
- no sotmetre's a les proves per a detectar intoxicació per alcohol i estupefants
- la conducció temerària

- l'ocupació del vehicle amb un excés del 50 % de les places, exclòs el conductor
- sobrepassar més d'un 50% la velocitat màxima autoritzada
- circular en sentit contrari a l'establert
- competicions i curses no autoritzades entre vehicles
- excedir més del 50 % del temps de conducció

L'efecte és, a més de la sanció pecuniària, la imposició al conductor de la revocació —pèrdua definitiva— de l'autorització —licència o permís— per conduir.

4.1.2 La velocitat (art. 65)

L'excés de velocitat ha estat regulat genèricament com a infracció greu. La consideració que és un dels factors de risc que més poden amenaçar la seguretat viària ha fet que s'hagi optat per sancionar els excessos amb una sanció pecuniària i, si escau, la suspensió temporal de l'autorització per conduir.

4.1.3 Immobilització per risc (art. 70)

Els agents de policia podran immobilitzar un vehicle davant un possible risc greu per a la circulació, les persones o els béns. És important aquest precepte, atès que permet als policies actuar preventivament en situacions que afecten tant el vehicle com el seu conductor i imputar les despeses que es puguin originar al responsable de la infracció.

Els supòsits tipificats d'immobilització són els següents:

- conduir un ciclomotor o motocicleta sense casc homologat
- negar-se a efectuar la prova de detecció d'alcohol
- no disposar d'assegurança obligatòria del vehicle
- no disposar del títol que habilita per a l'estacionament en zona de temps limitat
- superar el nivell de gasos, fums i soroll permesos
- excedir el temps de conducció
- minorar el temps de descans més d'un 50 % de l'establert
- indicis suficients d'una possible manipulació d'instruments de control
- ocupació del vehicle que excedeix un 50 % de l'autoritzat

4.1.4 Utilització de telèfon mòbil i altres sistemes de comunicació (art. 11)

El risc associat a la pèrdua de domini del vehicle quan s'utilitza un telèfon mòbil o qualsevol altre mitjà o sistema de comunicació es regula prohibint la utilització d'aquests aparells mentre es condueix. Per la mateixa raó, l'ús de cascos i auriculars de so, que poden afectar la percepció de l'entorn en què conduïm i provocar la distracció del conductor, també ha quedat prohibit. L'excepció és quan la

comunicació es fa amb un sistema sense haver d'utilitzar les mans ni utilitzar auriculars o mitjans similars.

En l'exercici de les seves funcions, els agents de la policia de trànsit queden exceptuats d'aquesta obligació.

4.1.5 Notificació de la denúncia (art. 77)

Un dels aspectes que incidirà més directament en tota l'activitat de vigilància i control, tant la que realitza la policia de trànsit com el Servei Català de Trànsit i les administracions locals, és la modificació de l'obligatorietat anterior que els agents de policia notifiquessin totes les denúncies a l'acte.

Són ben conegudes les dificultats materials i procedimentals que implicava aquesta obligació sense excepcions: impossibilitat de notificar la denúncia en vies ràpides i molt congestionades i d'instal·lar un vehicle radar en vies amb voral disminuït, entre d'altres.

La nova Llei admet l'existència d'aquestes situacions i, sense desdibuixar la necessitat de notificar a l'acte les denúncies per infracció, exceptua aquesta obligació en els supòsits de vies i moments de gran congestió de trànsit i de dificultat material per fer-ho, que representen un risc evident per a la seguretat dels usuaris i de la via.

A més, per primera vegada s'incorpora la utilització de les noves tecnologies per controlar i evidenciar les infraccions. Així, la notificació de la denúncia es farà amb posterioritat si les autoritats de trànsit n'han tingut coneixement amb mitjans tecnològics de captació i reproducció d'imatges que permeten la identificació del vehicle.

Sens dubte, aquesta darrera possibilitat permetrà que la publicitat dels sistemes i el seu funcionament continuat en les vies de més risc per a la seguretat viària estableixin «corredors segurs». La finalitat de la mesura, òbviament, no és comptabilitzar més denúncies i sancions sinó, tot al contrari, deixar de comptar víctimes en els carreteres que més n'acumulen.

4.1.6 Els menors de dotze anys (art.11)

Els menors de dotze anys només podran anar en els seients davanters si utilitzen dispositius específics per fer-ho i estan homologats. Així mateix, no es pot circular amb un ciclomotor o motocicleta, amb sidecar o sense, portant-los com a passatgers. Excepcionalment podran anar-hi si el conductor és algun dels pares o una persona autoritzada per aquests i, a més, utilitzin casc homologat i compleixin les condicions específiques de seguretat, que resten per determinar reglamentàriament.

4.1.7 Distàncies de seguretat (art. 20)

Els conductors han de deixar un espai lliure i suficient entre el seu vehicle i el de davant per a poder aturar-se en una frenada sobtada sense col·lisionar, consi-

derant els factors de velocitat i les condicions de la carretera —pel que fa a lliscament i frenada.

4.2 Responsabilitat dels conductors i sanció de les infraccions

4.2.1 Identificar el conductor (art. 72)

El propietari d'un vehicle està obligat a identificar la persona que conduïa en el moment de produir-se la infracció. En cas d'incompliment sense justificació, serà sancionat pecuniàriament com a autor d'una falta greu, en el seu grau màxim. En el mateix sentit, si no es pot identificar el titular quan no sigui possible notificar la denúncia al conductor que hagi estat identificat pel propietari.

4.2.2 Responsabilitat (art. 72)

Els pares i els tutors d'un menor de divuit anys responen solidàriament dels fets que ha comès i, per tant, de la sanció pecuniària. Aquesta responsabilitat queda limitada estrictament a la derivada de la multa imposada.

4.2.3 Multes amb descompte (art. 67)

Les sancions pecuniàries podran ser abonades amb una reducció del 30 % sobre el preu consignat correctament en la butlleta de denúncia.

4.2.4 Suspensió i revocació del permís de conduir (art. 67)

En les infraccions greus es podrà acordar, a més de la sanció pecuniària, la suspensió del permís de conduir per un període de fins a tres mesos; i, si es tracta d'una infracció molt greu, s'acordarà sempre la suspensió del permís durant un període de tres mesos.

La revocació —pèrdua definitiva— de la llicència o permís es produirà amb l'acumulació de tres resolucions sancionadores per infracció molt greu en un termini de dos anys.

4.2.5 Mesures alternatives a la sanció i de reeducació (art. 67)

Els responsables d'una infracció amb sanció pecuniària i de suspensió del permís podran sol·licitar una reducció del 30 % del temps de suspensió i substituir aquest període per altres mesures reeducadores; també es podrà sol·licitar el fraccionament del període de compliment de la suspensió.

En l'acumulació d'infraccions molt greus amb proposta de revocació del permís de conduir, el titular del permís podrà sol·licitar la realització d'un curs de reciclatge i sensibilització en un centre autoritzat. En cas d'acreditar haver-lo realitzat amb aprofitament, no es procedirà a la revocació. En aquestes situacions, la sanció de revocació serà substituïda per la de suspensió, en igual forma al cas anterior.

4.2.6 Prescripció de les infraccions i cancel·lació d'antecedents

El termini de prescripció de les infraccions serà de tres mesos per a les infraccions lleus, sis mesos per a les infraccions greus i un any per a les infraccions molt greus.

Les anotacions de les infraccions en el Registre de Conductors i Infractors es cancel·laran d'ofici, a l'efecte dels antecedents, transcorreguts dos anys des del total compliment o prescripció.

4.3 Els ciclistes: protegir els més febles de la carretera

Un dels sectors específics que més canvis normatius té en la nova Llei és el dels ciclistes. Certament, la generalització de l'ús de la bicicleta, tant amb finalitats esportives com d'oci, ha fet que la seva utilització individual i col·lectiva per la xarxa pública hagi superat amb escreix les limitacions d'unes normes en les quals la bicicleta no tenia un paper principal.

La nova Llei ha regulat els aspectes referents als ciclistes amb una doble finalitat: de protecció dels usuaris de la bicicleta i de regulació dels usos. En diferents parts de l'articulat es parla de la circulació pel voral, els avançaments i la circulació en grup, entre altres.

Els aspectes més destacats quant a protecció i regulació dels ciclistes són:

- quan no disposin d'una via específica han de circular pel voral
- podran superar la velocitat de 40 km/h, especialment en descensos
- podran circular pels vorals d'autovies que no ho tinguin restringit
- si circulen en grup se'ls considerarà una sola unitat mòbil
- l'avançament d'un o més ciclistes s'ha de fer ocupant una part o la totalitat del carril contrari
- s'estableix per normativa el «carril bici», la «via ciclista» i la «vorera bici»

5. CONTINUEM MILLORANT LA SEGURETAT VIÀRIA

Anteriorment he comentat l'acord de creació d'una subcomissió de seguretat viària en el Congrés de Diputats. Un dels reptes més immediats que hauran d'abordar els seus membres és continuar el debat de molts temes prioritaris que, amb la finalitat d'obtenir un ampli consens en el text legislatiu aprovat definitivament, van quedar sense tractar. Entre aquestes propostes, una que en el Servei Català de Trànsit considerem absolutament prioritària és el permís de conduir per punts.

És ben sabut que aquest sistema variable s'ha introduït amb força èxit en diferents països europeus. El permís per punts es basa en la introducció d'una figura sancionadora que estableix un procediment progressiu de sanció fins arribar a la revocació del permís de conduir. La variabilitat s'estableix sobre la base dels antecedents infractors d'un conductor, que són els que determinaran quin és l'estadi d'apropament o no a la sanció màxima i definitiva de revocació de l'autorització per conduir.

Podrem considerar el permís per punts com l'autorització administrativa per conduir vehicles —o millor, el crèdit per conduir— que la societat atorga als seus ciutadans per a què facin un ús responsable, cívic i solidari de la xarxa pública. Quan el comportament d'un ciutadà no es correspon amb el que n'espera la societat per a la seva seguretat, l'autorització comença a perdre part d'aquest «crèdit». Amb contrapesos que d'una banda consumeixen més ràpidament el «crèdit» — infraccions d'especial gravetat per a la seguretat viària— o, d'una altra, permeten recuperar el «crèdit» perdut —acreditar un comportament positiu en un període taxat—, aquest sistema per punts fa que al llarg de la vida útil d'un permís de conduir es puguin donar diferents situacions, de més o menys acumulació d'infraccions i pèrdua de punts, que alhora impliquin una clara i concreta transferència de la responsabilitat sobre la seguretat viària a tots i cadascun dels usuaris.

A priori, sembla que una mesura que gradua les sancions en funció de l'històric individual i que permet agreujar o atenuar la situació d'una autorització per conduir, pot servir més eficaçment com a mesura dissuasiva per a la comissió de noves infraccions i, en conseqüència, proveir una millor seguretat viària. Per això, no hi ha dubte que aquest serà un dels temes que més ràpidament s'hauran de començar a estudiar i debatre.

Des d'aquesta perspectiva, l'aprovació de la nova Llei de seguretat viària és un pas més per a la millora de la seguretat viària, però no definitiu. Encara ens queda molt camí per recórrer.

