

Coordinació: Elena López  
Traducció anglès-català:  
Jordi Vilaseca

## Cap un permís per punts europeu més eficaç

### Per una major harmonització en seguretat viària a Europa

En el marc de les 16es Jornades Mediterrànies de Seguretat Viària, organitzades per l'associació de Prevenció d'Accidents de Trànsit (PAT) amb el suport de l'SCT i de la DGT, que van tenir lloc al mes d'octubre passat a Barcelona, el conseller d'Interior de la Generalitat de Catalunya, Felip Puig, va plantejar la necessitat que a Catalunya hi hagi una administració única en seguretat viària per tal de ser més eficients en el marc europeu. I és que, cada cop més, les decisions i criteris europeus ens afecten de manera més directa i això fa imprescindible poder unificar normatives per tal de donar més cobertura no només als usuaris sinó també a les pròpies administracions.

Algunes de les qüestions que es van plantejar en el transcurs de les jornades van fer referència a aquesta unificació de criteris i, en aquest sentit, es va parlar d'un permís per punts únic, de l'harmonització dels límits, de consensuar les taxes d'alcoholèmia, d'obtenir una normativa comuna pel que fa al consum de drogues i la seva incidència, i fins i tot de treballar per una convergència en el disseny i senyalització de les carreteres i l'intercanvi d'informació entre l'usuari i la via.



Ilyas Daoud

Xavier Subias

## Resultats del projecte de recerca BESTPOINT finançat per la UE. El sistema del permís per punts salva vides

Ilyas Daoud és el responsable de Projectes del Consell Europeu de Seguretat en el Transport (ETSC). Actualment s'encarrega de la gestió de la campanya de la ETSC "Safe and Sober" (seguretat i zero alcohol) entre altres projectes europeus de seguretat viària com el PRAISE (Prevenció d'accidents i de lesions per a la seguretat de les persones que van a la feina. Aquest és un projecte adreçat a tots els aspectes de la seguretat inclosos en el moment "d'anar" i "de tornar" de la feina o STARS (Estudians que treballen a favor de la disminució de la velocitat).

21 dels 27 Estats Membre de la UE fan servir sistemes de permís per punts (SPP). Aquestes mesures complementàries a les tradicionals sancions consisteixen en assignar a determinades infraccions una quantitat concreta de punts; com més greu és la infracció, més punts es perden. En cas que durant un cert període de temps s'hagi acumulat una quantitat de punts determinada, es retira el permís de conduir. D'aquesta manera, els sistemes de permís per punts volen tractar aquells casos en què es reincideix, ja que insta els conductors a vigilar el comportament que tenen a la carretera, atès que els fa perdre la llicència de conducció.

Actualment es coneix la gran repercussió d'impacte que el sistema de permís per punts té en les col·lisions que hi ha a la xarxa viària, però en alguns països aquesta importància podria esdevenir-se només durant un temps. El manual BESTPOINT presenta valuoses recomanacions, per tal de dissenyar i implementar un sistema de permís per punts eficient que afavoreixi contínuament la seguretat. D'altra banda, mitjançant una constant comunicació s'hauria d'explicar la iniciativa i promoure activitats que la reforcin, així com incloure les infraccions que vagin unides als principals factors de risc que apareixen a les carreteres: excés de velocitat, conduir sota els efectes de l'alcohol i les drogues, evitar l'ús dels diversos sistemes de retenció, saltar-se un semàfor en vermell, conducció temerària o l'ús del telèfon mòbil mentre es condueix.

L'any passat tots els membres del parlament europeu van donar suport a aquest últim element a l'Informe d'Iniciativa de Seguretat a Viària redactat per Inés Ayala Sender, ministra espanyola del Parlament Europeu.

"Els països que han aplicat el sistema de permís per punts informen de l'ampli suport que han rebut per part de la població que el considera just. A diferència de les sancions econòmiques, aquesta mesura tracta de manera més apropiada els diferents sectors de la societat, incloent-hi aquelles persones que disposen d'uns ingressos més baixos, i castiga els conductors reincidents d'una manera més estricta que no pas els conductors que ocasionalment cometen una infracció," comenta Klaus Machata, membre del Consell de Seguretat Viària d'Àustria i coautor del manual.

### BESTPOINT i l'harmonització dels sistemes de permís per punts a Europa

BESTPOINT també suggereix altres mesures a llarg termini: un únic sistema de permís per punts comú a tot Europa. En primer lloc, perquè això sigui possible cal una convergència en les principals infraccions de la seguretat a la carretera, especialment en la velocitat i l'alcohol.

Amb l'entrada en vigència de la Directiva d'Intercanvi d'Informació entre Països sobre seguretat viària referent a les infraccions de trànsit els conductors ja no tindran més la sensació que estan per sobre de la llei quan viatgin a l'estranger. Per exemple, atès que Luxemburg és un país de passada per a molts conductors es va haver de buscar un sistema semblant. En aquest cas, els conductors no-residents que cometin infraccions perden els punts d'un carnet de conduir 'virtual' luxemburguès. Un cop s'han perdut tots els punts, la llicència queda invalidada a Luxemburg. Aquesta pràctica també podria aportar noves idees a d'altres Estats Membre.



Josef Mikulík

**Josef Mikulík**

## El sistema de penalització per punts de la República Txeca

**Dr. Josef Mikulík. Llicenciat per la facultat d'Enginyeria Civil de la Universitat Tècnica de Brno, també és doctor en Plans d'Infraestructura de Seguretat Vial. Del 1997 al 2007 va ser el director general del CDV (Centre de recerca del transport). El doctor Mikulík representa una figura mundialment reconeguda en l'àmbit de la seguretat a les carreteres. Va ser l'encarregat d'introduir la recerca del transport de la República Txeca a les estructures europees de recerca. D'altra banda, també va establir certs vincles entre la recerca del transport (principalment de carretera) i les institucions acadèmiques a la regió del centre i de l'est d'Europa, tot contribuint, així, a l'extensió de la recerca de la UE i de l'OCDE en aquesta regió.**

El sistema de penalització per punts de la República Txeca va entrar en vigor l'1 de juliol del 2006 (el mateix dia que a Espanya). Però van caldre més de 10 anys per convèncer les autoritats i la població per acceptar aquest sistema a la República Txeca. A partir d'aquell moment es van iniciar converses cada vegada més formals que es van posar de relleu a l'Estratègia de Seguretat Viària Nacional aprovada pel Govern txec al mes d'abril del 2006. La proposta d'introduir un sistema com aquest va esdevenir una de les mesures més importants de les que van aparèixer en aquest document.

El sistema de penalització per punts es va introduir després de desenvolupar durant mig any una campanya de conscienciació enfocada a explicar les característiques i els impactes corresponents. En aquest cas, el paper principal d'aquest procés el va tenir el ministre de Transports. La campanya "Noves normes de trànsit" inclou cartells, fullets informatius, anuncis a mitjans de comunicació i la pàgina web del ministeri; eina que no va parar de funcionar durant els sis primers mesos del 2006. Malauradament no es va tenir tanta cura a l'hora d'establir una estructura administrativa adient, ni en la formació del personal, ni en la provisió de les eines neces-

sàries i, fins i tot, tampoc no va haver-hi una col·laboració estreta amb la policia de trànsit.

El sistema en si incloïa 45 infraccions valorades segons el grau de gravetat. Entre les infraccions més greus puntuades amb 7 punts hi havia, per exemple, l'acció de conduir sota els efectes de l'alcohol i les drogues. Un altre aspecte que cal apuntar és que en els casos en què hi ha més d'una infracció alhora es té en compte la de més gravetat i en el moment en què s'han obtingut tots els 12 punts es retira el permís de conduir. La pèrdua de la vigència de la llicència de conducció dura 12 mesos i es pot tornar a recuperar després que el conductor aprovi l'examen. Hi ha una bonificació de fins a 4 punts anuals si no s'ha comès cap infracció que comporti la detracció de punts.

### L'impacte del sistema en els conductors txecs

D'altra banda, aquest sistema ha estat la mesura de seguretat més important que s'ha introduït des del 2006. En els anys anteriors no hi havia hagut cap canvi comparable a la xarxa viària, ni en el material rodant, ni en el comportament dels conductors, ni tampoc en els volums de trànsit o la gestió de la seguretat. Això vol dir que podem considerar que el desenvolupament general de la seguretat viària a la República Txeca està considerablement influït pel sistema de penalització per punts. I el resultat és força positiu: gairebé s'ha aconseguit l'objectiu de l'Estratègia nacional de seguretat viària de reduir fins a la meitat el nombre de morts a les carreteres. Els morts han baixat fins al 43%.

Gràcies a la gran campanya que s'ha comentat anteriorment, el nombre de morts a la xarxa viària va caure més del 30% en els dos mesos següents i, fins i tot, durant el mes anterior de l'entrada en vigència d'aquesta llei es va registrar el 14% menys de morts.

**Aquest sistema ha estat la mesura de seguretat més important que s'ha introduït des del 2006**



**Van caldre més de 10 anys per convèncer les autoritats i la població per acceptar aquest sistema a la República Txeca**