

PERMÍS PER PUNTS

EL PERMÍS PER PUNTS A EUROPA: CAP A UN MODEL NORMATIU COMÚ

L'1 de juliol del 2006 s'implantava a **Catalunya** el sistema del permís per punts, que juntament amb la posada en marxa del Pla integral contra la velocitat excessiva (PIVE) i altres mesures, ha estat determinant per a la reducció de la sinistralitat viària gairebé a la meitat en una dècada. A la **Unió Europea (UE)**, el primer país a adoptar el permís per punts va ser **Alemanya**, el 1972 (amb reformes posteriors), i el darrer, **Portugal**, a mitjans del 2016.

En total són fins a 22 els estats europeus que compten amb aquest sistema de permís de conduir com a eina per millorar la seguretat viària, però tenen tots unes característiques i un funcionament comuns? La resposta és que al vell continent no hi ha un model únic de permís per punts, tot i que es comparteix un esquema similar. Cada estat membre l'ha adaptat i modificat de forma diferenciada i amb les seves pròpies peculiaritats legislatives.

El crèdit de punts dels conductors catalans

El cert és que hi ha disparitats importants en l'aplicació del permís per punts entre la vintena de països europeus

que l'han impulsat. Com a exemples significatius destaquen que uns apliquen un sistema de recompte en què se sumen punts i altres en resten; que cada país de la UE disposa d'un crèdit inicial de punts, del seu propi quadre d'infraccions penalitzades o que cadascun marca un període de temps de privació del permís i de recuperació. Però les diferències van més enllà i posen en evidència la manca d'un criteri homogeni en aspectes també rellevants per a la seguretat viària com els col·lectius als quals s'aplica de manera concreta (en alguns casos als conductors nous, als professionals, als ciclistes o fins i tot als vianants), l'existència o no de bonificacions per comportaments responsables o les mesures de rehabilitació establertes per obtenir el permís de nou un cop retirat.

Aquestes pinzellades comparatives del permís per punts a Europa s'extreuen de l'estudi «La situació europea del per-

miso por puntos» de l'Institut Universitari de Trànsit i Seguretat Viària (INTRAS) de la Universitat de **València**. La investigació, editada per la Confederació d'Autoescoles l'any passat coincidint amb el desè aniversari de l'entrada en vigor del permís per punts a l'Estat espanyol, es basa en el projecte europeu BestPoint i en altres fonts d'informació. Les seves conclusions són clares i insisteixen en la recomanació de dissenyar un sistema de permís per punts d'aplicació similar a tots els països per tal de donar-li més "credibilitat i rigor". Els beneficis d'aquesta unificació serien clau, per exemple, per:

- harmonitzar criteris sobre les sancions i les penalitzacions

- millorar l'intercanvi d'informació d'infraccions entre els diferents països membres de la UE

- permetre que infraccions greus com conduir sota els efectes de l'alcohol tinguessin les mateixes conseqüències i el mateix rebuig per a tots els conductors europeus. Aconseguir que el tractament de l'infractor estigui recollit de manera homogènia a totes les legislacions nacionals. Algunes divergències de les normatives europees

≠ A la majoria de països, els punts s'acumulen. Només en sis es detreuen: **Espanya, França, Bulgària, Luxemburg, Itàlia** i Portugal.

≠ A Alemanya, el permís per punts pot tenir conseqüències sobre els vianants.

Quants punts tenen els conductors?

Tot conductor augmenta els seus punts si no és sancionat per infraccions greus o molt greus.

Per norma general	12 punts
Al cap de 3 anys	+2 punts
Al cap de 3 anys més	+1 punt
Màxim	15 punts

Conductors nous

Al cap de 2 anys	+4 punts
------------------	----------

El crèdit de punts és únic per a cada conductor independentment de la classe de permís o llicència que tingui.

Si s'obté una nova classe de permís o llicència es mantenen els punts que es tenien.

Podreu comprovar el vostre crèdit de punts al web dgt.es

Generalitat de Catalunya
Departament d'Interior

Trànsit

permispunts.gencat.cat
900 10 20 88



PERMÍS PER PUNTS

Poden sumar punts si cometen infraccions que suposen un perill per a la seguretat viària.

≠ El col·lectiu dels ciclistes no s'inclou en la majoria de països, però hi ha casos particulars. A Alemanya, sumen punts amb certes infraccions. A **Xipre**, només en cas d'infraccions relacionades amb l'alcohol, i a **Polònia** són sancionats si disposen de permís de conduir.

≠ A **Dinamarca** (els punts s'anomenen "clips"), als **Països Baixos** i **Àustria**, totes les infraccions tenen la mateixa penalització de punts. En canvi, a la majoria de països, el criteri per puntuar-les depèn de la gravetat.

≠ El temps aproximat de privació del permís de conduir pot oscil·lar entre un mes, el període fixat per **Romania**, i els 24 mesos, a Portugal. En alguns països no s'estableix un temps fix, com a **Itàlia**



o els Països Baixos.

El Parlament Europeu ja va recomanar l'any 2011

que es fessin esforços per implantar un sistema de permís per punts homogeni i amb aspectes més coincidents per a tots els països de la UE, amb l'objectiu de millorar la seva eficàcia a favor de la seguretat viària.

JORNADA RECICLATGE FORMADORS VIARIS DEL PXP A CATALUNYA

El dissabte 3 de febrer a la UAB es va celebrar una interessant jornada de reciclatge per als formadors viaris que imparteixen els cursos de reeducació i sensibilització viària en els 38 centres del Permís per Punts que hi ha a Catalunya.

Aquest workshop va comptar amb la participació de més de 100 formadors viaris.

El Servei Català de Trànsit va coordinar la jornada i en va extreure conclusions per a continuar oferint una formació de qualitat en els cursos del pxp que es dur a terme a Catalunya. Recordem que aquí apliquem el model del canvi d'actituds que fa que sigui diferent del model de la resta de l'Estat.

La UTE FAC CNAE (entitat licitadora de la coordinació dels centres del pxp a Catalunya) va ser l'organitzadora d'aquest interessant workshop. Continuem treballant cap a l'objectiu

#VisióZero, és a dir 0 víctimes a les carreteres catalanes.



L'equip de Recerca ERES de la UAB en capçalada pel Dr. **Montané**, la Dra **Jariot**, la Dra **Rodríguez** i el seu equip habitual va dur a terme aquesta jornada de formació.

A CATALUNYA 248 PERSONES VAN MORIR EN ACCIDENTS DE TRÀNSIT

L'any 2017 es van produir un total de 220 accidents mortals al conjunt de la xarxa viària catalana, en els que 248 persones van perdre la vida i 1.742 van resultar ferides de gravetat.

Girona i Tarragona registren descensos de les víctimes mortals respecte a l'any anterior

A les carreteres, les distraccions es mantenen al capdavant dels factors concurrents com a causa dels accidents mortals, amb un repunt del 4,5% respecte del 2016. Juntament amb les infraccions de circulació i les infraccions per excés de velocitat són els principals factors concurrents en els accidents amb víctimes

Pel que fa al compliment de l'objectiu estratègic de reducció del 45% de les víctimes mortals a zona interurbana al període 2010-2019, el 2017 se situa en un 32%. Un 29 % de les persones mortes en accidents de trànsit a Catalunya el 2017 van ser motoristes.

