

RACC

Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial

Informe RACC

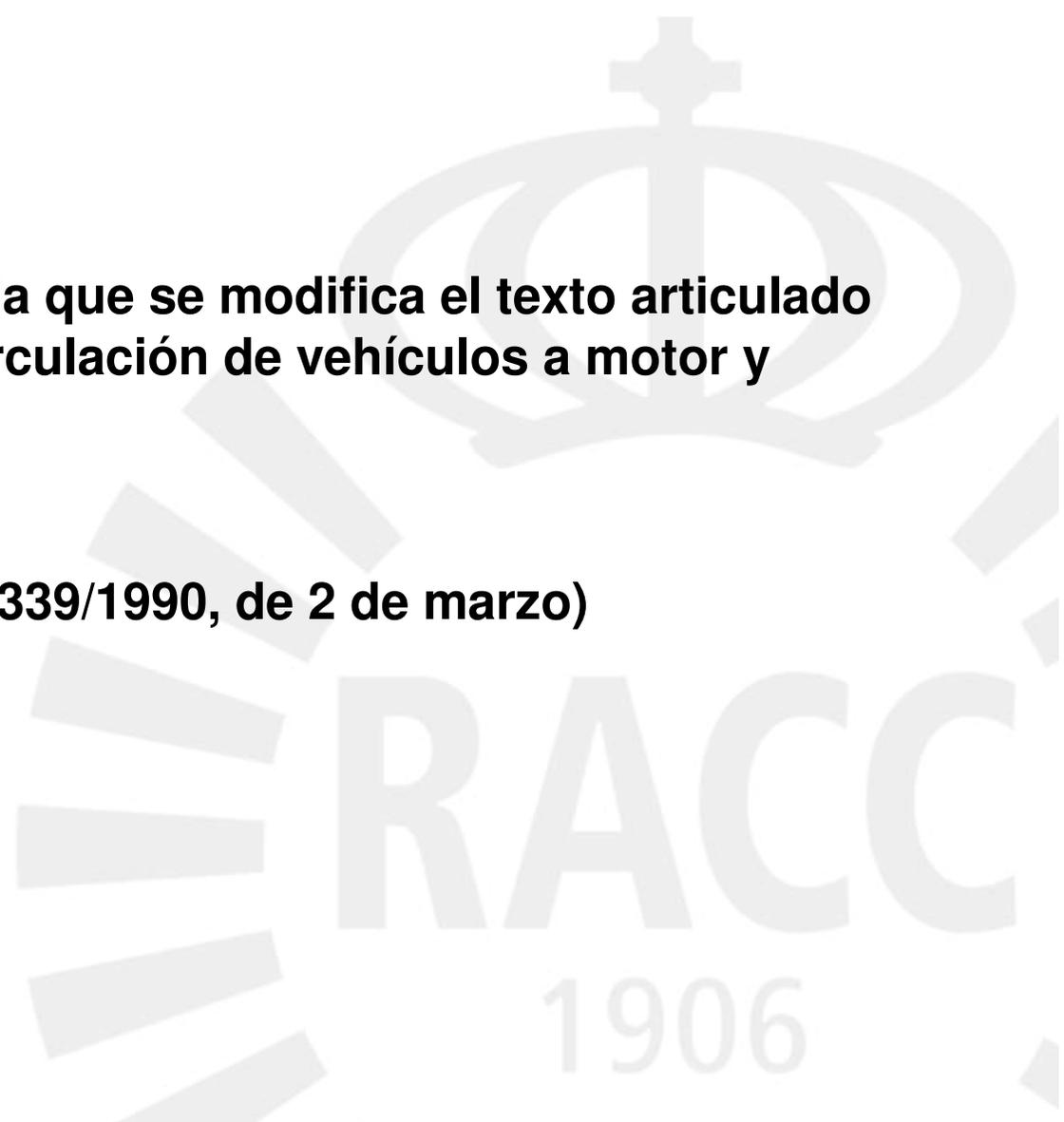
Miquel Nadal

2 Diciembre 2013



Anteproyecto de Ley por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial

(Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo)



El anteproyecto de Ley por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, contempla 3 medidas básicas:

- 1. Regulación de las velocidades máximas en vías urbanas e interurbanas** con objeto de que los nuevos límites se determinen de acuerdo con las limitaciones que establezca el Reglamento General de Circulación. Además se actualiza de forma que se amplían los tramos sancionadores y de detracción de puntos cubriendo posibles modificaciones en las velocidades máximas, tanto en límites inferiores (>20Km/h) como superiores (>130Km/h).
- 2. Regulación del uso del casco.** Se establece que el uso del casco será, como mínimo, obligatorio para los conductores y ocupantes de las bicicletas menores de 18 años , en todas las vías y para todos quienes circulen por vías interurbanas.
- 3. Se incrementa de 500 a 1.000 € la sanción** por conducir con presencia de drogas en el organismo, por conducir con tasas de alcohol superiores a las que reglamentariamente se establezcan o por negarse a realizar las pruebas para su detección.

1. REGULACIÓN DE LAS VELOCIDADES MÁXIMAS EN VÍAS INTERURBANAS



Turismos, motocicletas, vehículos de tres ruedas, cuadriciclos, autocaravanas con masa máxima autorizada de hasta 3.500 Kg.

Autopista/autovía

Carretera convencional

Situación actual	120	Arcén >1,5 m.		Arcén < 1,5 m.	
		100	90		
Propuesta reforma	120	Plataforma >6,5 m.		Plataforma <6,5 m.	
	130 (en tramos seguros y climatología favorable, con Señalización variable)	90	70 Con marca longitudinal	50 Sin marca longitudinal	

PROPUESTA RACC

Criterios para la determinación de tramos con límite máximo de velocidad de 130 km/h

A. Criterios constructivos o “fijos”

- ✓ Índice de accidentalidad bajo
- ✓ Radios de curvatura y distancia de visibilidad
- ✓ IMD de vehículos pesados
- ✓ Buen estado de mantenimiento del asfaltado

B. Criterios de gestión variable

- ✓ Meteorología
- ✓ Intensidad de tráfico
- ✓ Horario



2. BICICLETAS - REGULACIÓN DEL USO DEL CASCO



BICICLETAS-REGULACIÓN DEL USO DEL CASCO EN LOS PAÍSES EUROPEOS

Reparto modal en la movilidad obligada de ciudades europeas

	City	walking	cycling	public transport	private motor vehicle	year
	Aarhus	7%	27%	19%	43%	2004
	Alicante	18%	0%	13%	69%	2004
	Amsterdam	4%	38%	30%	28%	2010
	Barcelona	40%	2%	33%	25%	2012
	Bari	13%	1%	14%	72%	2001
	Berlin	30%	13%	26%	31%	2008
	Bern	11%	11%	54%	24%	2001
	Bilbao	23%	0%	34%	43%	2004
	Birmingham	1%	1%	25%	66%	2001
	Bologna	8%	4%	21%	67%	2001
	Bonn	9%	13%	21%	57%	2004
	Bratislava	4%	0%	70%	26%	2004
	Bremen	7%	19%	24%	50%	2004
	Bristol	13%	5%	8%	33%	2004
	Budapest	22%	2%	30%	46%	2004
	Cologne	8%	9%	27%	56%	2004
	Copenhagen	10%	26%	36%	28%	2012
	Córdoba	18%	1%	10%	71%	2004
	Dortmund	7%	3%	23%	67%	2004
	Dresden	24%	17%	21%	38%	2008
	Düsseldorf	11%	5%	31%	53%	2004
	Eindhoven	3%	24%	8%	65%	2004
	Essen	9%	2%	20%	69%	2004
	Florence	8%	4%	21%	69%	2001
	Frankfurt	11%	7%	39%	43%	2004
	Freiburg im Breisgau	11%	13%	12%	63%	2004
	Gijón	24%	0%	17%	59%	2004
	Göteborg	12%	14%	21%	52%	2004
	Hamburg	28%	12%	18%	42%	2008
	Hanover	9%	13%	29%	49%	2004

	Helsinki	12%	6%	40%	41%	2004
	Las Palmas	12%	0%	24%	64%	2004
	Lisbon	10%	0%	46%	40%	2001
	London	21%	2%	44%	34%	2011
	Madrid	36%	0%	34%	30%	2006
	Málaga	12%	0%	11%	77%	2004
	Malmö	6%	25%	18%	51%	2011
	Munich	28%	17%	21%	37%	2011
	Murcia	18%	1%	7%	74%	2004
	Naples	13%	0%	26%	60%	2001
	Nuremberg	11%	7%	30%	52%	2004
	Palermo	12%	1%	9%	78%	2001
	Paris	61%	3%	27%	9%	2010
	Prague	23%	1%	43%	33%	2009
	Rome	7%	0%	24%	68%	2001
	Rotterdam	5%	14%	25%	56%	2004
	Seville	13%	6%	15%	64%	2012
	Singapore	22%	1%	44%	33%	2011
	Stockholm	15%	7%	43%	33%	2004
	Stuttgart	13%	4%	32%	51%	2004
	Tallinn	16%	0%	50%	34%	2004
	The Hague	5%	22%	30%	43%	2004
	Turin	12%	3%	5%	79%	2004
	Utrecht	3%	21%	25%	51%	2004
	Valencia	16%	1%	21%	62%	2004
	Valladolid	22%	1%	20%	57%	2004
	Vienna	28%	6%	39%	27%	2012
	Vigo	19%	0%	13%	68%	2004
	Vilnius	36%	0%	26%	38%	2011
	Warsaw	5%	1%	60%	34%	2009
	Zaragoza	17%	0%	29%	54%	2004
	Zürich	8%	5%	63%	25%	2001

BICICLETAS-REGULACIÓN DEL USO DEL CASCO EN LOS PAÍSES EUROPEOS

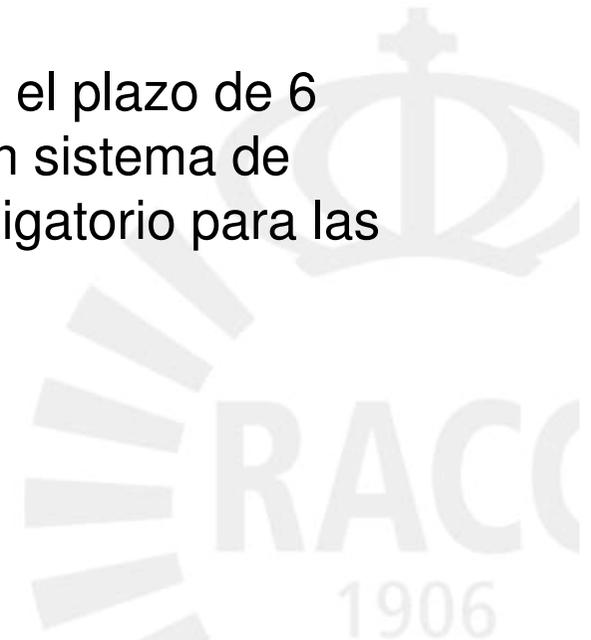
Country	Reflective jacket	Helmet
Austria	No	For children under 12
Belgium	Recommended	Recommended
Bulgaria	No	No
Cyprus	No	No
Czech Republic	Recommended	Mandatory under 18, recommended for other cyclists
Denmark	No	No
Estonia	n/a	Mandatory under 16, recommended for other cyclists
Finland	No	Mandatory
France	Outside urban areas at night or when visibility is poor	No
Germany	No	No
Greece	No	No
Hungary	Outside built-up areas at night or when visibility is poor	No
Ireland	No	No
Italy	Outside urban areas and in cases of poor visibility	No

Country	Reflective	Helmet
Latvia	Recommended	Recommended
Lithuania	At night and when visibility is poor	Mandatory under 18, recommended for other cyclists
Luxembourg	No	No
Malta	At night	Recommended
The Netherlands	No	Recommended
Norway	No	No
Poland	No	No
Portugal	No	No
Romania	No	Recommended
Slovakia	When visibility is reduced	Mandatory under 15, mandatory outside urban areas for cyclists over 15
Slovenia	No	Mandatory
Spain	No	No
Sweden	No	Mandatory under 15
Switzerland	No	No
United Kingdom	No	No

Fuente: ETSC European Transport Safety Council

PROPUESTA RACC

1. El RACC es partidario de que la obligatoriedad del uso del casco a los ciclistas en entornos urbanos aplique únicamente a los menores de 15 años, tal como ya se establece en varios países europeos.
2. Se insta al Gobierno y al Parlamento a que en el plazo de 6 meses estudien la oportunidad de introducir un sistema de identificación de las bicicletas y del seguro obligatorio para las mismas.



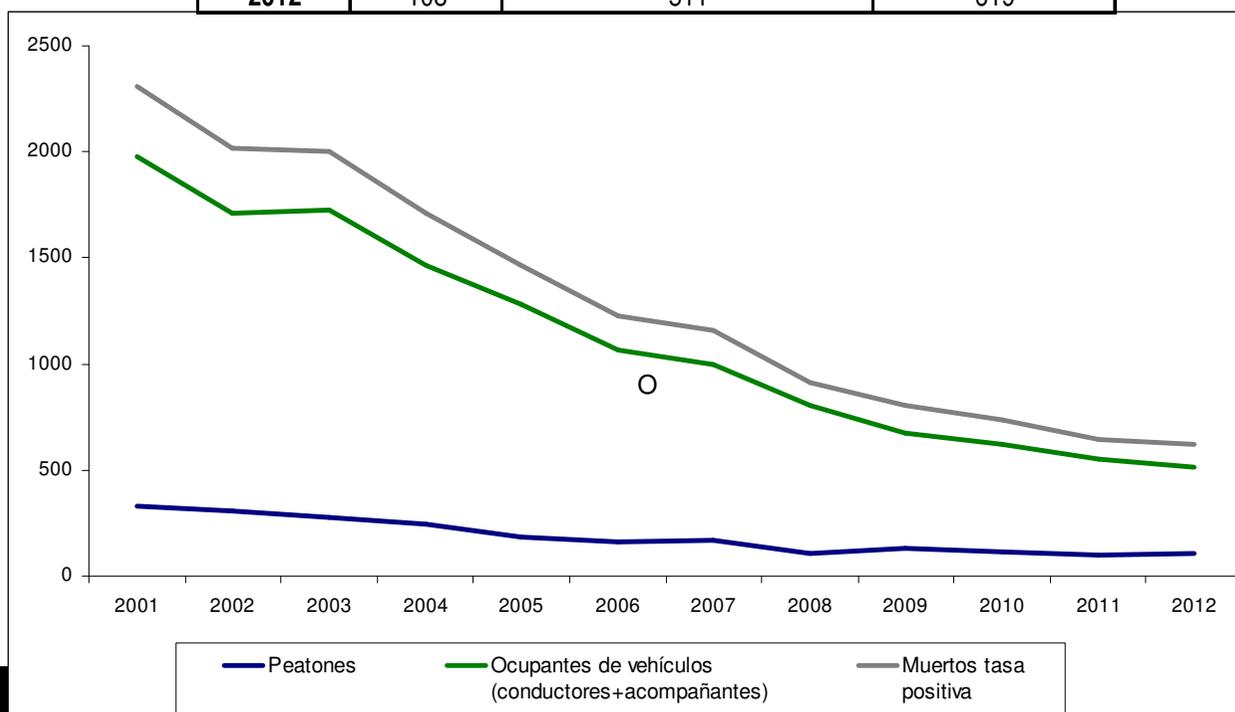
3. POR UNA POLÍTICA INTEGRAL DE LUCHA CONTRA EL BINOMIO ALCOHOL/CONDUCCIÓN

Análisis y propuestas del RACC



ESTANCAMIENTO A PARTIR DE 2009

Muertos debido al alcohol por situación			
	Peatones	Ocupantes de vehículos (conductores+acompañantes)	Muertos tasa positiva
2001	326	1.982	2.308
2002	305	1.713	2.018
2003	277	1.724	2.002
2004	243	1.465	1.708
2005	184	1.284	1.468
2006	163	1.063	1.226
2007	166	996	1.162
2008	110	805	915
2009	131	673	805
2010	114	622	736
2011	97	550	647
2012	108	511	619



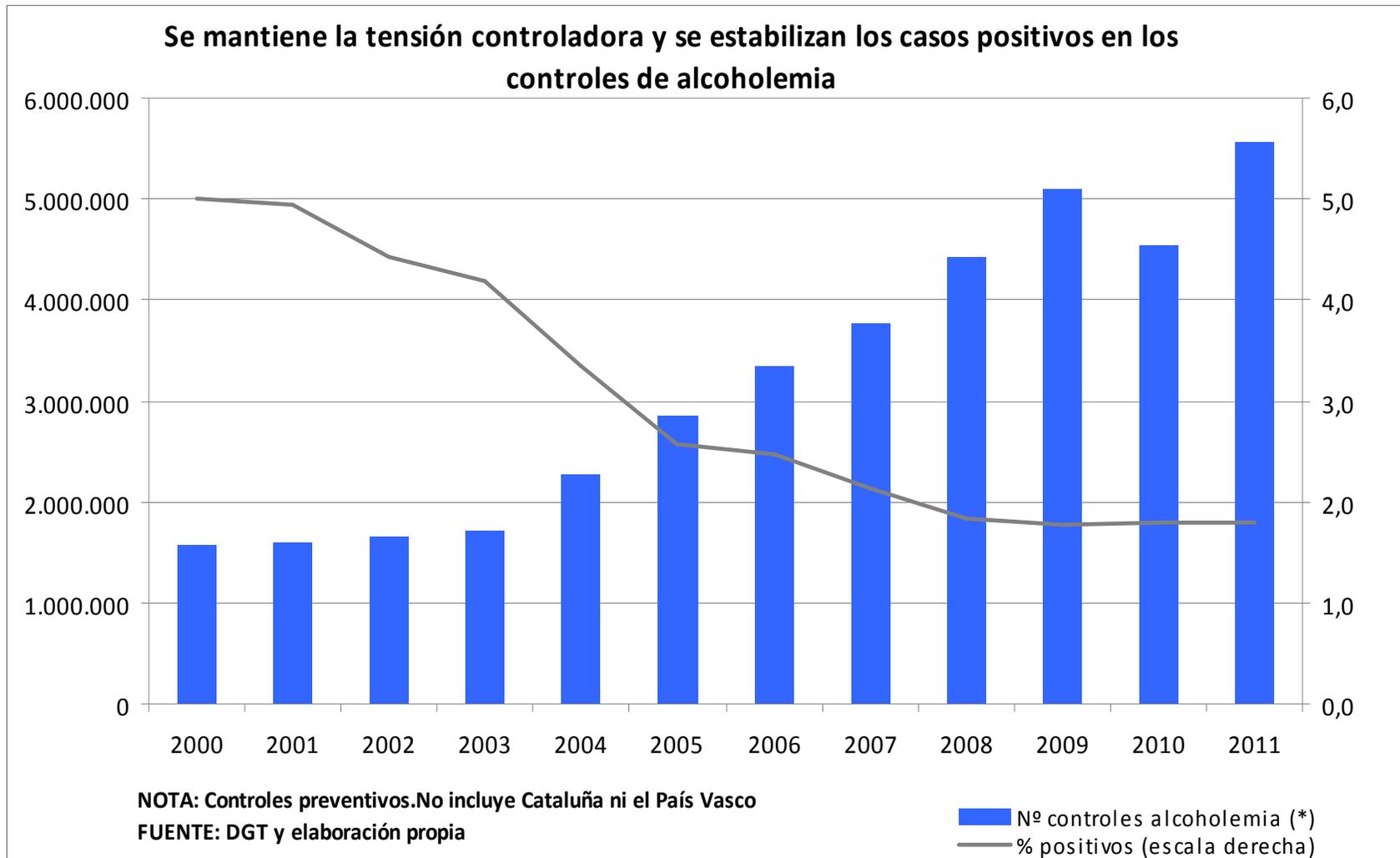
ESTANCAMIENTO A PARTIR DE 2009

	Conductores CON tasa de alcoholemia positiva	Conductores SIN tasa de alcoholemia positiva
Tasa anual 01-06	-10,6	-2,2
Tasa anual 06-09	-13,4	-12,8
Tasa anual 09-12	-8,2	-14,1

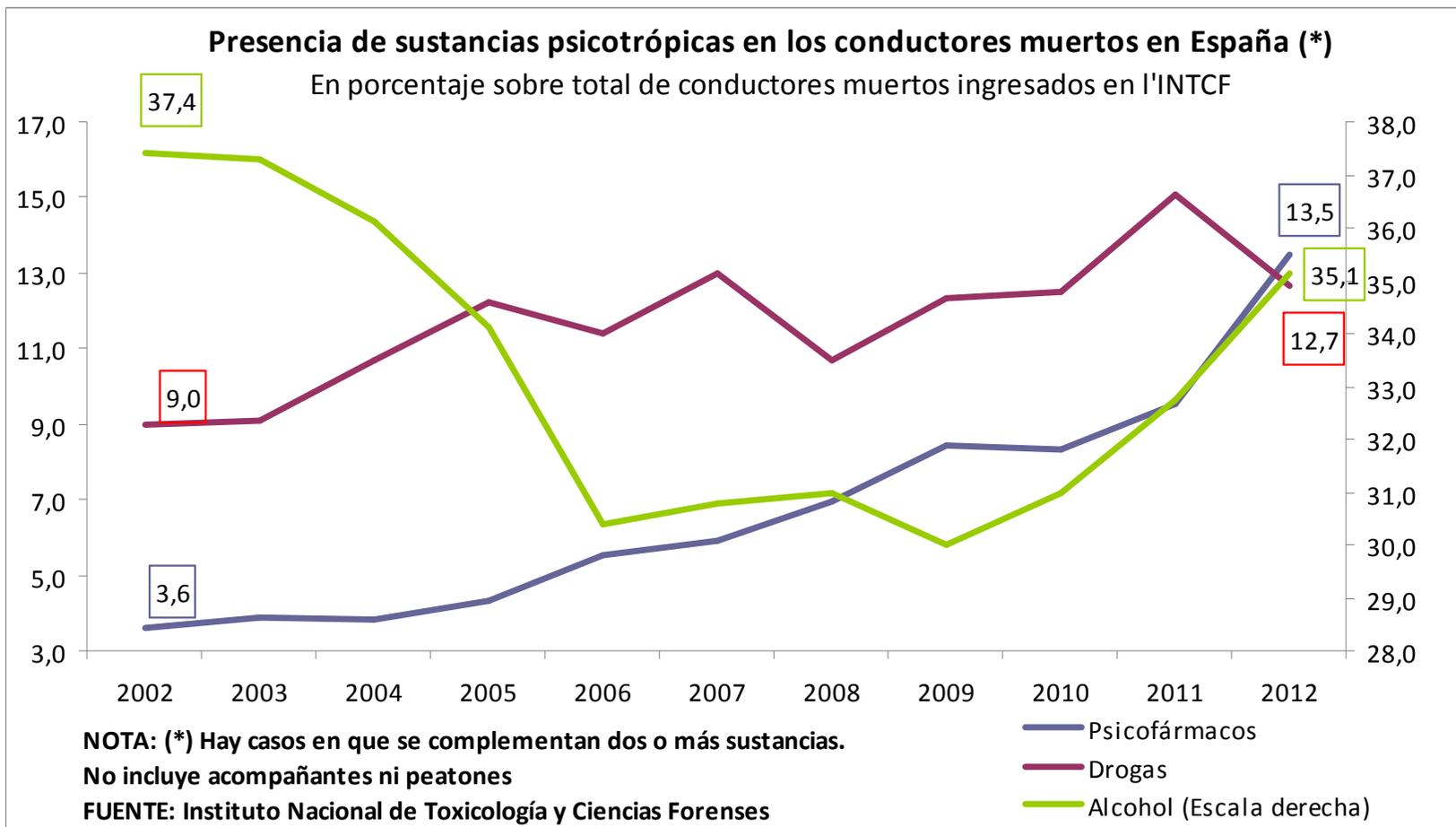
Tasa positiva de alcoholemia			
	Peatones	Ocupantes	Tasa positivos totales
2001	38,5	42,4	41,8
2002	39,3	37,5	37,7
2003	35,3	37,4	37,1
2004	35,6	36,1	36,0
2005	27,1	34,1	33,0
2006	26,6	30,4	29,9
2007	28,0	30,8	30,4
2008	21,9	31,0	29,5
2009	28,0	30,0	29,7
2010	24,2	31,0	29,7
2011	25,5	32,8	31,4
2012	29,3	35,0	33,8



SE MANTIENE LA TENSIÓN CONTROLADORA



EL ALCOHOL ES EL PRIMER PROBLEMA ENTRE LOS AGENTES PSICOTRÓPICOS



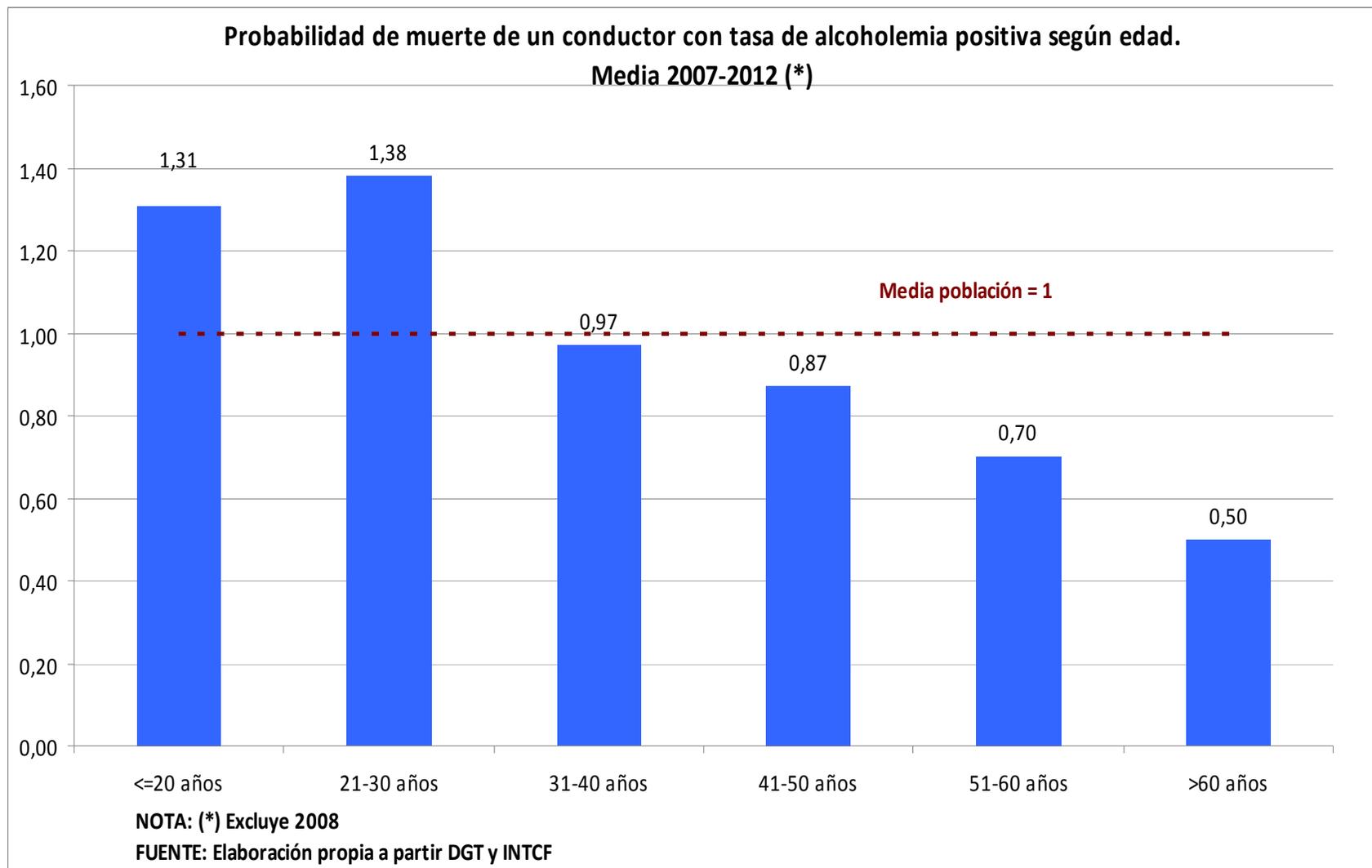
COMPORTAMIENTOS EN OTROS PAÍSES

Porcentaje de muertos en accidentes de tráfico con alcoholemia positiva en relación al número total de muertos en accidentes de tráfico

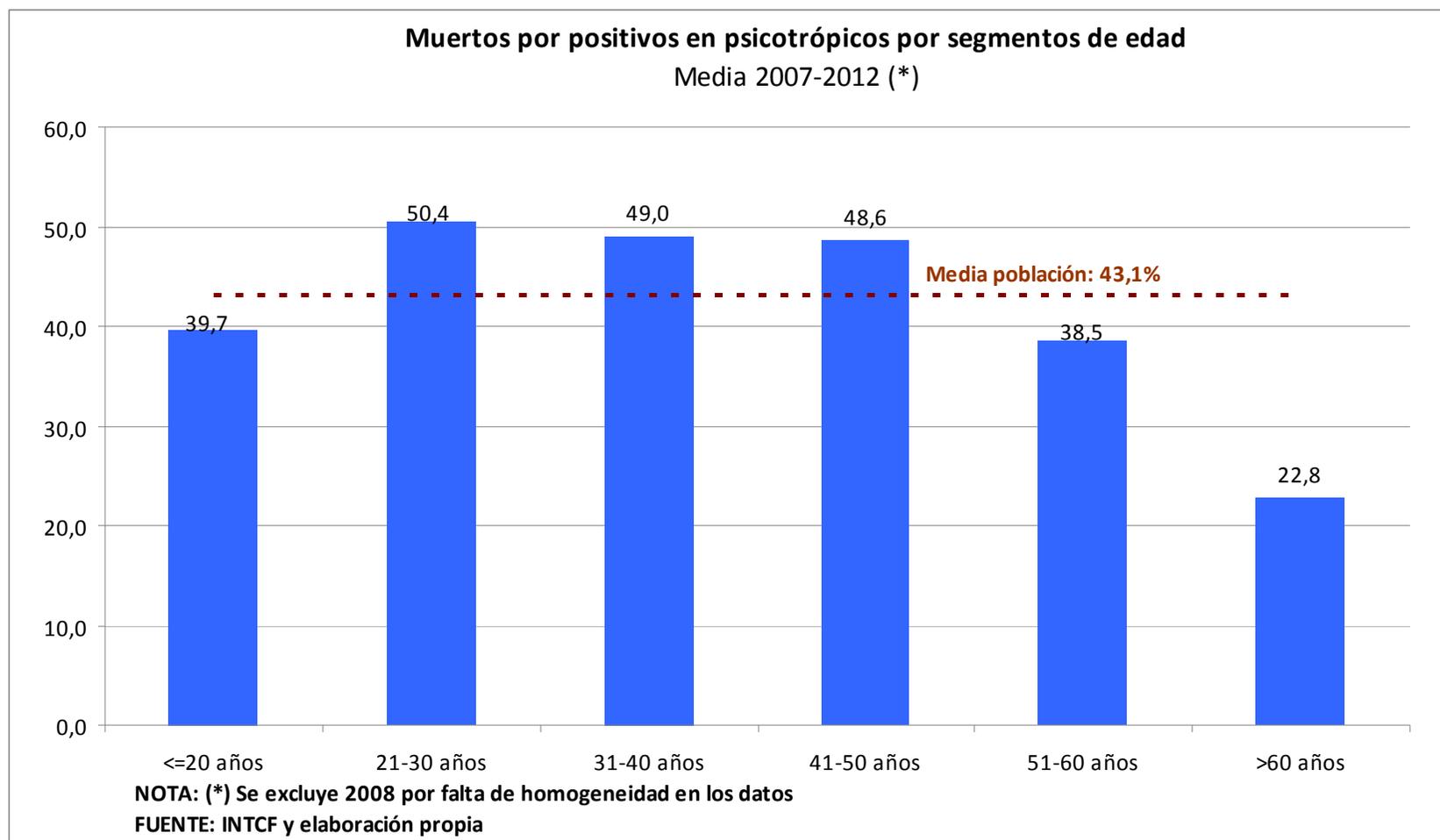
	2001	2005	2010
Francia	32,4	28,8	30,8
Alemania	13,0	11,2	8,4
Suecia	24,7	25,0	16,1
Suiza	19,7	19,3	19,3
Gran Bretaña	15,4	17,2	13,5
España	41,8	33,0	29,7

Fuente: ETSC, 2012 y elaboración propia

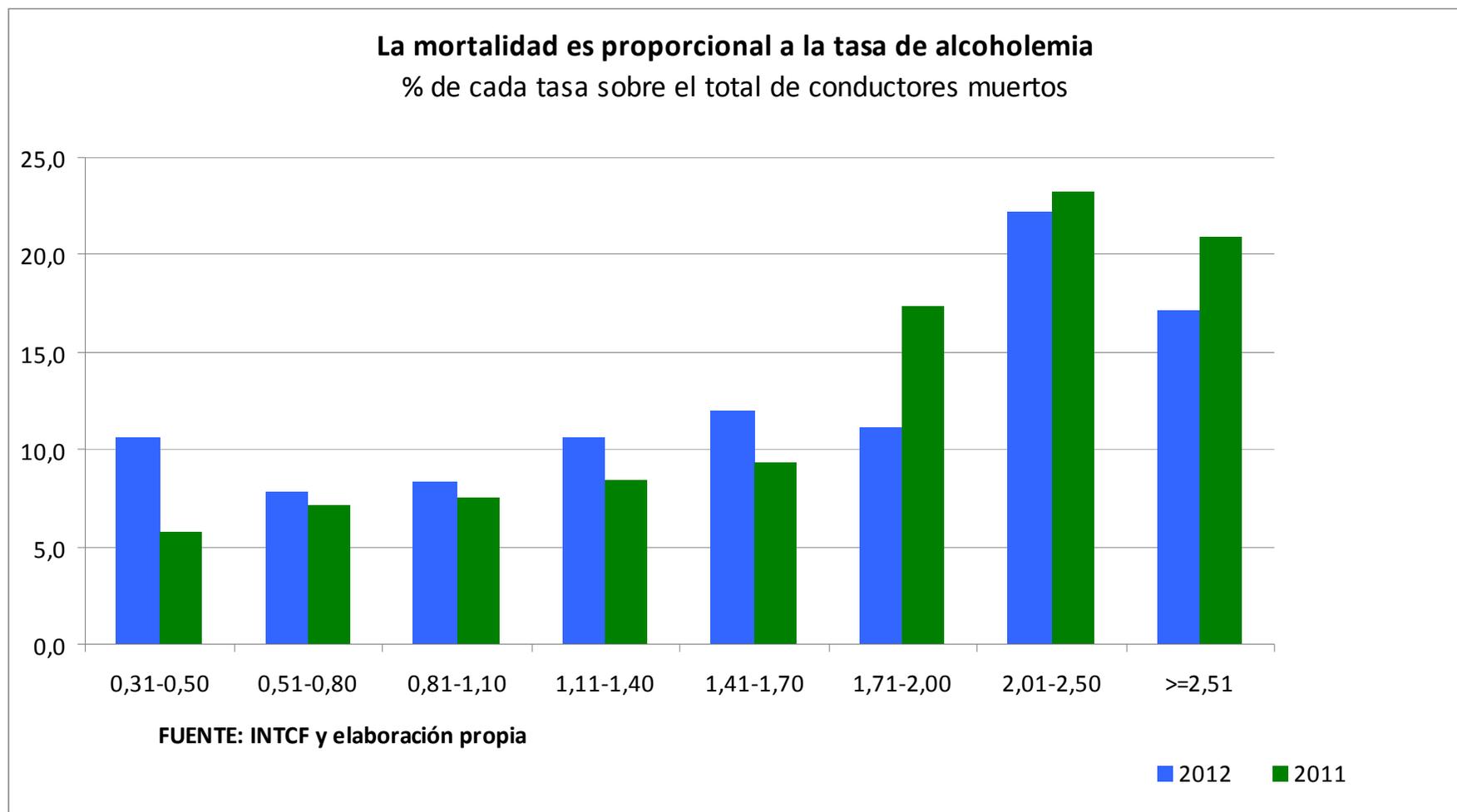
COMPORTAMIENTOS DIFERENCIALES IMPORTANTES



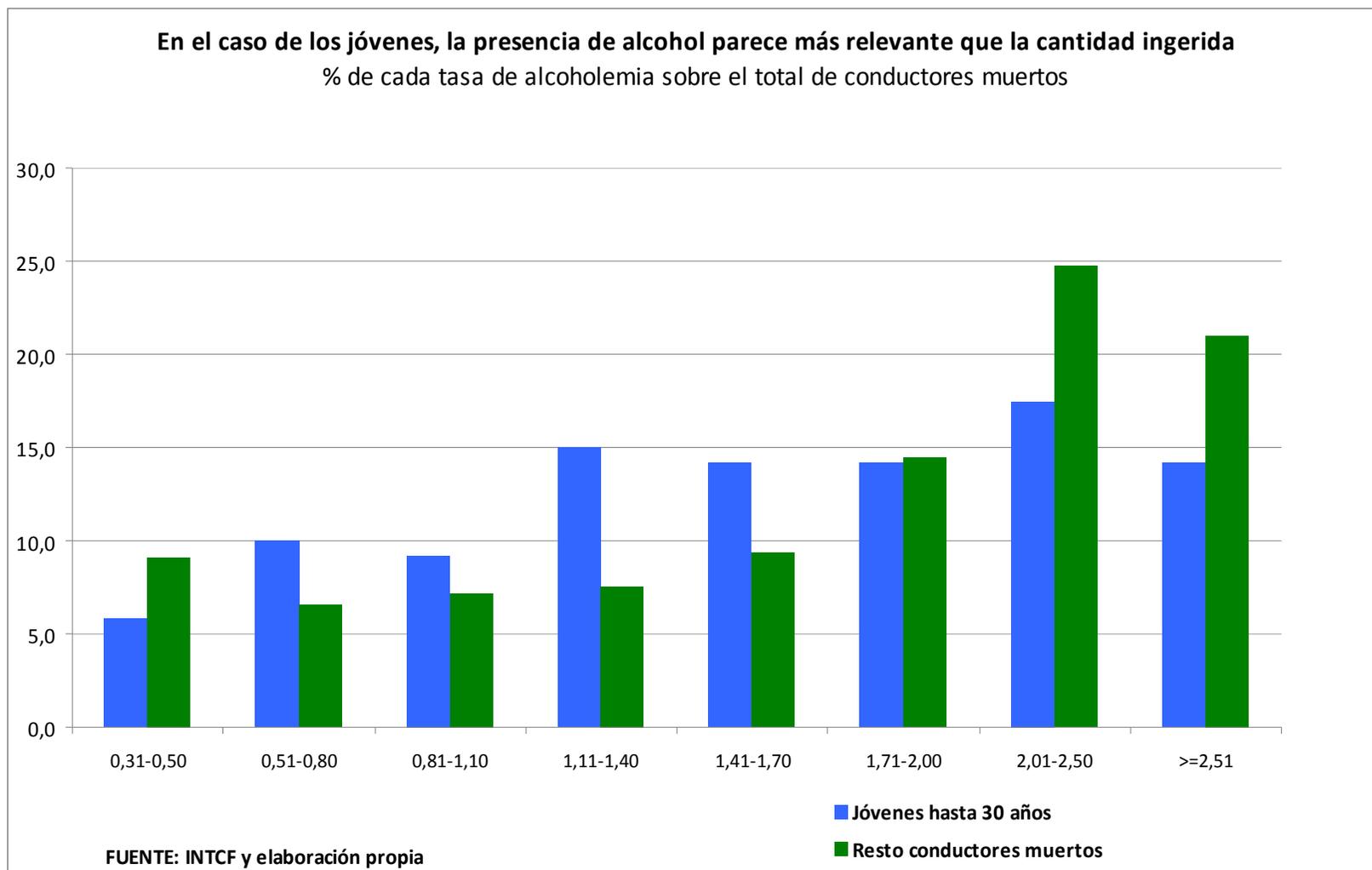
COMPORTAMIENTOS DIFERENCIALES IMPORTANTES



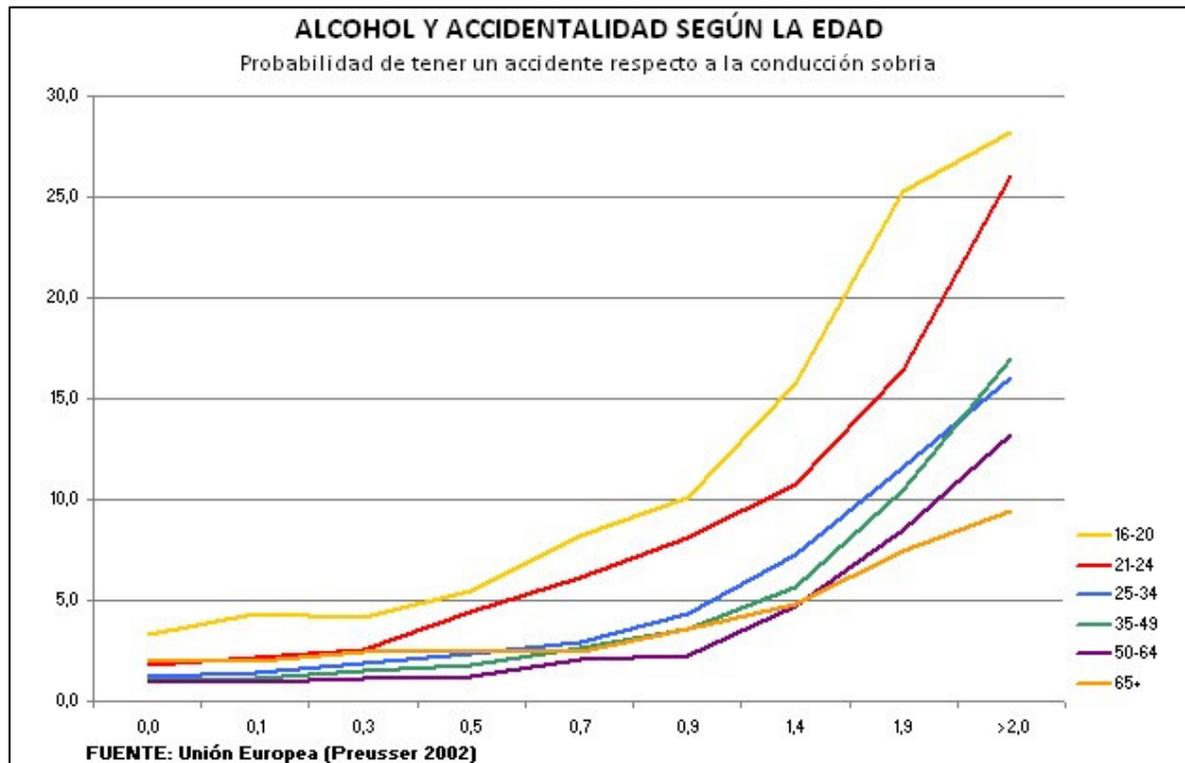
COMPORTAMIENTOS DIFERENCIALES IMPORTANTES



COMPORTAMIENTOS DIFERENCIALES IMPORTANTES



1. Establecimiento de una tasa de alcoholemia de 0 para conductores noveles y para conductores profesionales.



	Standard BAC	BAC for commercial drivers	BAC for novice drivers
Austria	0.5	0.1	0.1
Belgium	0.5	0.5	0.5
Bulgaria	0.5	0.5	0.5
Cyprus	0.5	0.5	0.5
Czech Republic	0.0	0.0	0.0
Denmark	0.5	0.5	0.5
Estonia	0.2	0.2	0.2
Finland	0.5	0.5	0.5
France	0.5	0.5 (0.2 bus drivers)	0.5
Germany	0.5	0.0	0.0
Greece	0.5	0.2	0.2
Hungary	0.0	0.0	0.0
Ireland	0.5	0.2	0.2
Italy	0.5	0.0	0.0
Latvia	0.5	0.5	0.2
Lithuania	0.4	0.2	0.2
Luxembourg	0.5	0.1	0.1
Malta	0.8	0.8	0.8
Netherlands	0.5	0.2	0.2
Poland	0.2	0.2	0.2
Portugal	0.5	0.5	0.5
Romania	0.0	0.0	0.0
Slovakia	0.0	0.0	0.0
Slovenia	0.2	0.0	0.0
Spain	0.5	0.3	0.3
Sweden	0.2	0.2	0.2
UK	0.8	0.8	0.8

2. Aumento de las multas de 500 a 1.000 € para conductores reincidentes (y para los que tengan tasas de alcoholemia superiores a 1,20 gr/l).
3. Estudiar la posibilidad de introducir selectivamente los *alcolocks* en vehículos de transporte colectivo de personas y de mercancías (siguiendo las recomendaciones del Parlamento Europeo).
4. Intensificación, o como mínimo mantenimiento, de los controles de alcoholemia.
5. Intensificación de campañas de concienciación que alerten de los peligros del alcohol en la conducción.

MUCHAS GRACIAS

