



Los Usuarios de Motocicletas, con el apoyo del Sector Profesional, detectan defectos y proponen mejoras en el proyecto de la nueva Ley de Tráfico y Seguridad Vial

- *Los colectivos de usuarios, representados por las asociaciones PMSV y AMM, junto a ANESDOR, en representación del sector a nivel empresarial, y PROVIAL, en representación de los Profesores de Formación Vial, presentan de forma conjunta enmiendas para evitar los defectos que contiene el actual borrador del proyecto de Ley*
- *Proponen las siguientes modificaciones:*
 - **No suprimir el margen de 20 km/h en adelantamientos**
 - **No imponer como obligatorio el airbag para motoristas**
 - **Permitir el uso de intercomunicadores en los cascos de moto**
 - **Prohibir el uso del móvil dentro del casco**
 - **La modificación del título de la ley**

Madrid, 9 de mayo 2021. La comunidad motera de España representada por los colectivos de usuarios, el sector empresarial y los profesionales de enseñanza de seguridad vial consideran necesario que se modifiquen algunos apartados del proyecto de la nueva Ley de Tráfico y Seguridad Vial.

La norma se encuentra en fase de presentación de enmiendas en el Congreso de los Diputados. En este marco, las entidades **PMSV (Plataforma Motera para la Seguridad Vial)**, **AMM (Asociación Mutua Motera)**, **ANESDOR (Asociación Nacional de Empresas del Sector Dos Ruedas)** y **PROVIAL (Asociación de Profesores de Formación Vial)** han presentado, de forma conjunta, una serie de propuestas con el objetivo de contribuir a mejorar de forma directa la seguridad vial de los motoristas.

Las asociaciones consideran positivo el esfuerzo del Gobierno para desarrollar una ley que refuerce la seguridad vial, especialmente en lo concerniente a los colectivos vulnerables, como pueden ser los motociclistas.

No obstante, consideran erróneos algunos puntos que esperan puedan ser subsanados. Con este fin, han trasladado a los grupos políticos representados en el Parlamento una serie de enmiendas:



anesdor



- **No suprimir el margen de 20 km/h en adelantamientos**
- **No imponer como obligatorio el airbag para motoristas**
- **Permitir el uso de intercomunicadores en los cascos de moto**
- **Prohibir el uso del móvil dentro del casco**
- **La modificación del título de la ley**

Siendo puntos concretos que mejoran la seguridad vial del colectivo motociclista, dentro de una Ley amplia y de gran calado, es razonable esperar la sensibilidad de los grupos políticos para recoger estas enmiendas que demanda en bloque la comunidad motera.

Las enmiendas de intercomunicadores y el uso obligatorio de equipamientos, como el airbag, tienen como objeto la inclusión de estos elementos en la Ley como marco impuesto por el Legislativo, dado que se están analizando también en el Reglamento de Circulación.

Respecto al título de la Ley, consideran inadecuada la referencia a la Circulación de Vehículos “a Motor”, dado que es un anacronismo en un momento como el actual, en el que cada vez más, las bicicletas y otros vehículos sin motor, se incorporan a la movilidad, estando todos ellos igualmente sometidos a la normativa de tráfico.

Estas enmiendas son respaldadas por cerca de 600.000 motoristas e incluso por la Federación Europea de Asociaciones Motoristas (FEMA) a nivel europeo (Ver anexo).

Se adjunta igualmente el comunicado explicativo de las enmiendas presentadas.

Más información

PMSV

M^a José Alonso

Tlf: 630852331

vicepresidente@pmsv.org

AMM

Juan Manuel Reyes

Tlf: 677 400 839

juanmanuel.reyes@mutuamotera.es



Comunicado

Enmiendas del Colectivo Motociclista a la reforma de la Ley de Tráfico

El pasado 18 de abril de 2021 las organizaciones que suscriben el presente documento, con el apoyo de motoclubes, asociaciones y organizaciones moteras de España, Europa y América, que representan cerca de 600.000 motoristas, presentamos 5 propuestas de enmienda al proyecto de Ley por el que se modifica la LEY SOBRE TRÁFICO, CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR Y SEGURIDAD VIAL, aprobado por el REAL DECRETO LEGISLATIVO 6/2015, de 30 de octubre, EN MATERIA DEL PERMISO Y LICENCIA DE CONDUCCIÓN POR PUNTOS.

Las propuestas de enmienda presentadas han sido las siguientes:

Propuesta 1.- Inclusión de la regulación de los intercomunicadores en la Ley de Tráfico

Justificación: En la propuesta de reforma del Reglamento de Circulación presentada por la DGT el 1 de marzo de 2021, se incluye la regularización de los intercomunicadores de moto.

¿Por qué pedimos que se incluya en la Ley de Tráfico en vez de esperar a que lo regule el Reglamento de Circulación?

La Ley es un texto que se debe aprobar en el Parlamento, es un texto legal cuya reforma es lenta y compleja, pues requiere de un consenso mayoritario en las Cortes. El Reglamento, sin embargo, se aprueba mediante Real Decreto, es decir, para reformarlo, basta la decisión del Consejo de Ministros, es decir, lo modifica y lo aprueba el Gobierno del Estado sin necesidad de contar con el respaldo del Parlamento.

La Ley es la demostración fáctica del control que ejerce el Poder Legislativo sobre el Poder Ejecutivo. Determina los límites que tiene el Gobierno a la hora de ejercer su labor ejecutiva.

Si permitimos que la “legalización” de los intercomunicadores de moto quede en manos del Gobierno, aunque su intención manifestada, tanto verbalmente como en el texto del proyecto de reforma del Reglamento, es la de “legalizar”, nadie le impide modificar ese borrador y no hacerlo finalmente. De hecho, nada le impediría en el futuro volver a modificar el Reglamento mediante Real Decreto y eliminar la legalidad del uso de los intercomunicadores.



Sin embargo, si la legalidad de los intercomunicadores queda reflejada y regulada en la Ley aprobada por el Parlamento, el Gobierno no tendrá más remedio que aceptar dicha legalidad ahora y en el futuro, salvo que se procediera de nuevo con el lento y difícil trámite parlamentario de reformar la Ley en tal sentido, para lo cual, deberá contar con mayoría en las cámaras legislativas.

De hecho, si actualmente tanto las prohibiciones como las excepciones en el uso de dispositivos de audio vienen en la Ley, ¿Por qué no incluir también la excepción de los intercomunicadores de moto en la Ley? ¿Por qué debe ser la única excepción que se regule en el Reglamento?

Propuesta 2.- No eliminar el margen de 20 km/h en adelantamientos.

Justificación: En primer lugar, de prosperar esta reforma, sería contradictoria con la redacción del actual Artículo 85 del Reglamento General de Circulación "*Obligaciones del que adelanta durante la ejecución de la maniobra*

1. *Durante la ejecución del adelantamiento, el conductor que lo efectúe deberá llevar su vehículo a una velocidad notoriamente superior a la del que pretende adelantar y dejar entre ambos una separación lateral suficiente para realizarlo con seguridad"*

Redacción que refleja la necesidad de realizar la maniobra de adelantamiento en el menor tiempo y espacio posible, precisamente para reducir el riesgo para la seguridad vial que dicha maniobra entraña.

En segundo lugar, todos los modelos matemáticos analizados demuestran que, de eliminar el margen de 20 km/h en los adelantamientos, se incrementaría tanto la distancia como el tiempo necesario para efectuar un adelantamiento tipo, especialmente en aquellos más peligrosos, como son los que se realizan a vehículos largos (camiones, autobuses...).

Según los modelos desarrollados, tanto la distancia como el tiempo necesario para adelantar, se puede multiplicar casi por tres. Teniendo en cuenta que el adelantamiento, por definición, es una maniobra peligrosa, incrementar este tiempo y espacio de forma tan desproporcionada, aumenta innecesariamente el riesgo de sufrir un siniestro grave.

A título de ejemplo, se pueden comprobar varios cálculos de cómo afecta a la seguridad esta medida. Uno de ellos es el cálculo matemático realizado por el doctor ingeniero industrial D. Juan José Alba López (Profesor de Ingeniería Mecánica de la Universidad de Zaragoza).

Y para finalizar, el argumento esgrimido en la exposición de motivos en el sentido de "armonizar" las velocidades de circulación dentro de la UE, no es correcto, pues basta comprobar las velocidades máximas genéricas establecidas en los estados de la UE.



Propuesta 3.- No a la obligatoriedad del Airbag

Proponemos enmienda en el **artículo 47** de la Ley. (En azul el texto propuesto con respecto al texto original de la Ley)

“Artículo 47 Cinturón, casco y restantes elementos de seguridad

El conductor y ocupantes de vehículos a motor y ciclomotores están obligados a utilizar el cinturón de seguridad, el casco y demás elementos de protección en los términos que reglamentariamente se determine.

Propuesta: *“Solo podrán incluirse en la categoría de “demás elementos de protección” obligatorios mediante su inclusión en Reglamento, aquellos cuya eficacia en la mejora de la seguridad de los usuarios haya sido técnica y científicamente contrastada, los estudios que así lo acrediten sean ampliamente aceptados, y sobre el tipo de elemento exista una norma EN o UNE que regule sus requisitos de seguridad.»*

Motivos sobre la Forma: Con en fin de no reiterarnos, damos por reproducidos los motivos expuestos en la Propuesta 1 sobre la idoneidad de introducir la regulación en la Ley como marco que limite las posibilidades de regular en el Reglamento.

Motivos sobre el fondo: En la propuesta de reforma del Reglamento de Circulación presentada por la DGT el 1 de marzo de 2021, se incluye la obligatoriedad tanto de los guantes de protección como del airbag moto en un párrafo 2º del punto 1 del artículo 118 del Reglamento, previendo que sea obligatorio tanto para conductor como para el pasajero.

Hemos de tener en cuenta que, a pesar de la antigüedad de este tipo de equipo de seguridad, es ahora cuando se está produciendo su popularización, por lo que aun no hay suficientes estudios sobre casuísticas en siniestros. Además, las tecnologías más avanzadas aplicadas a este tipo de equipos, como la electrónica, está en pleno desarrollo, hasta el punto de que no se han concretado los estándares europeos (certificación) que deben cumplir.

En adición a lo anterior y precisamente por encontrarse estas tecnologías aun en fase de desarrollo, existe poca oferta tanto de productos como de fabricantes, lo que dificulta y encarece su adquisición.

Los equipos de protección personal (EPP) varían según la tipología y el uso de un vehículo. Los motoristas que utilizan su vehículo en un entorno urbano requieren un equipo de protección diferente a los que conducen motocicletas en entornos rurales. Desde el sector se anima activamente a los motoristas a que usen el equipo de seguridad adecuado; fomentando el llamado enfoque modular. Este enfoque permite a los



motociclistas seleccionar las prendas de protección de acuerdo con su tamaño, comodidad y tipo de actividad. Este enfoque está respaldado por el nuevo Reglamento Europeo de EPP (Regulation (EU) 2016/425 on Personal Protective Equipment). Establecer criterios de obligatoriedad sin conocer las necesidades de un colectivo tan amplio (5,6M de vehículos, según datos de la DGT), no es coherente con lo anterior y resultaría problemático en su ejecución.

Por todo ello y con el fin de garantizar la eficacia, seguridad y acceso universal a estas tecnologías, solicitamos que para permitir, vía reglamento, la obligatoriedad de un nuevo elemento de seguridad, se deban cumplir los requisitos expuestos en la propuesta.

Propuesta 4.- Prohibición uso indebido teléfono móvil

(En azul el texto propuesto con respecto al texto original del Proyecto de Ley)

Ocho. *Se modifican los párrafos g), h) y j) del artículo 76 y se añaden los párrafos z1), z2) y z3), que quedan redactados del siguiente modo:*

*«g) Utilizar, sujetando con la mano o **manteniéndolo ajustado entre el casco y la cabeza del usuario**, dispositivos de telefonía móvil mientras se conduce, conducir utilizando manualmente dispositivos de telefonía móvil en condiciones distintas a la anterior, conducir utilizando manualmente navegadores o cualquier otro medio o sistema de comunicación, así como llevar en los vehículos mecanismos de detección de radares o cinemómetros.»*

Justificación: Cada vez es más frecuente ver usuarios que introducen el móvil entre el casco y la cara, para poder hablar durante la conducción. Consideramos que esta práctica entraña un riesgo importante para la seguridad vial por varios motivos: manipulación del dispositivo móvil durante la conducción, riesgo de caída del dispositivo con la consiguiente distracción y caída a la vía de un objeto que puede causar un siniestro, introducción de un elemento extraño entre el cráneo y el casco de protección para el que este último no ha sido diseñado, con el consiguiente riesgo de lesiones en caso de impacto, etc. Solicitamos que esta práctica esté expresamente prohibida por la norma.

Propuesta 5.- Modificación del título de la Ley

(En azul el texto propuesto con respecto al texto original del Proyecto de Ley)

Modificación del título de la **“Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos ~~a Motor~~ y Seguridad Vial”**

Dado el actual incremento exponencial de todo tipo de vehículos en el tráfico de nuestras vías públicas, dentro de los cuales, se encuentran decenas de nuevos vehículos



anesdor



y el incremento de otros, anteriormente existentes, que carecen de motor para su propulsión, como pueden ser las bicicletas, consideramos que **la denominación actual de la Ley debe ser modificada de su actual redacción: “Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial” para pasar a denominarse “Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos y Seguridad Vial”.**

Debe por tanto suprimirse el término “a Motor”, por anacrónico, dado que los ciclos sin motor también son considerados vehículos, cada vez en más proporción forman parte del tráfico y por ende, de las necesidades de regulación y Seguridad Vial en nuestras vías de comunicación.



ANEXO

| Organizaciones | Ámbito |
|---|------------|
| PMSV | Estatal |
| AMM | Estatal |
| ANESDOR | Estatal |
| Provia | Estatal |
| Club de Motos BMW España | Estatal |
| Asociación Española de Socorristas de Emergencias | Estatal |
| Asociación Motociclista Zamorana | Zamora |
| Ducati DesmoClub Sur de Europa | Estatal |
| Moteras del Sur | Andalucía |
| STOP Guardarrailes | Estatal |
| Canariasenmoto.com | Canarias |
| MC Onde Vamos | Málaga |
| MC A Ras de Suelo | Sevilla |
| Moteros de Tarragona | Tarragona |
| Grupo Somos una Banda | Madrid |
| Moto Scooter Club Vespacito | Granada |
| MC Dale Jierro | Málaga |
| Asociación Club Zero Motorcycles España | Madrid |
| Club KMCero | Estatal |
| MC La Leyenda Continúa | Valladolid |
| Asociación Moto y Vida | Estatal |
| Asociación MC Gandía | Valencia |
| Asociación Rebels | Valencia |
| Motoristas Unidos | Estatal |
| Asociación Nacional de Mujeres en Moto | Estatal |
| Asociación Moto Event | Valencia |
| Asociación MC Carlet | Valencia |
| Alma de Acero | Valencia |
| Asociación de Moteros de la Sagra | Alicante |
| Neoclassic Riders | Barcelona |
| Asociación Motorista Lucense | Lugo |
| Moto Club 125SBK | Barcelona |
| Peña Motera Los Mentirosos | Málaga |
| MC Zona Estival | Tarragona |
| Loquillos Riders | Navarra |
| Namaste Riders | Barcelona |
| MC Los Condes del Carrión | Palencia |



anesdor



| | |
|---|-----------------|
| Me la Pela a mi puta bola | Guadalajara |
| Macborianos | |
| Asociación Motorista Ángeles Verdes | Estatat |
| Asociación Motera Correcamino | |
| Moteros Desterrados | Las Palmas |
| Rutas en Moto Riders | Ciudad Real |
| Club Massada | Burgos |
| Richy By | |
| Moteros BMW Madrid | Madrid |
| Espacio Barcelona Chapter | Barcelona |
| Macborianos de Canarias | |
| Casal Sento | Valencia |
| Motos Sanabria - Asoc. Cultural Sanabria se Mueve | Zamora |
| Grupo Quedadas y Rutas Badajoz | Badajoz |
| Motos por Extremadura | Badajoz |
| Moto Club Sierra de las Villas | Jaén |
| Motos Formación y Concienciación | Madrid |
| Moto Club Vallamoto | Valladolid |
| Motos Policía | Estatat |
| G.M Oskuros de Badajoz | Badajoz |
| Moto club Grippaos | Valencia |
| Grupo Pateadas y Guachinches | Tenerife |
| Asociación Motorista Motoarroyo | Madrid |
| Asociación Castellano Leonesa de Mototurismo | Castilla y León |
| Motoclud Ciudad del Sol en Écija | Sevilla |
| Asociación de Moteros y Motoclubs de Asturias | Asturias |
| Canarias de Caballeros del Asfalto | Tenerife |
| Peña motera Envío 6 | Gran Canaria |
| N2RUEDAS CANARIAS | Tenerife |
| Rutas en Moto Riders | Ciudad Real |
| KEDADAS MOTERAS | |
| MSP Moteros sin prisa | Salamanca |
| Organización Ruta29 | Madrid |
| Bikers Girls | |
| Grupo Motero OSKURO | Badajoz |
| Asociación de <Motoclubs de Valladolid | Valladolid |
| Motards Cabacés | Tarragona |
| Federación de Motociclismo de Gran Canaria | Gran Canaria |
| | |



| Organizaciones Internacionales | Ámbito |
|--|---------------|
| FEMA (Federación Europea de Asociaciones Motoristas) | Unión Europea |
| SMC | Suecia |
| Motociclistas Argentinos Federados | Argentina |

| Federaciones | Ámbito |
|--|---------------|
| FETEEVI (Federación Estatal de Técnicos de Seguridad Vial) | Estatal |
| ADEVIC (Associació pel Desenvolupament de l'Educació Viària a Catalunya) | Cataluña |

| Moteros Ilustres |
|-------------------------|
| Gelete Nieto |
| Gustavo Cuervo |
| Jorge Martínez Aspar |
| Nico Terol |
| Oscar Haro Tasende |
| Valentín Requena |

| Empresas |
|---|
| Unión de Moteros Europeos SL |
| Moteros Correduría de Seguros SL |
| Escudería los Hierros SL |
| Mundomotero.com |
| Route 66 Experience |
| AVAE (Asociación de Autoescuelas) |
| YAMAHA Vferrer |
| Balero Sport |
| AEMOTO (Asoc. Empresarios Provincia Las Palmas) |
| Revolution Motorbike, empresa de formación y equipamiento |
| Autoescuela Abril |