



anesdor



El Colectivo de la Moto presenta enmiendas al texto de la nueva Ley de Tráfico y Seguridad Vial aprobado por el Congreso de los Diputados

*Los colectivos de usuarios de la moto, representados por las asociaciones PMSV y ANM, junto a ANESDOR, en representación del sector a nivel empresarial, y PROVIAL, en representación de los Profesores de Formación Vial, **presentan enmiendas al texto del proyecto de Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos y Seguridad Vial, aprobado por el Congreso de los Diputados y remitido al Senado el pasado 15 de octubre para su ratificación definitiva.***

Proponemos las siguientes modificaciones:

- *Eliminar la confusión generada en el texto aprobado por el Congreso en relación con la supresión del margen de 20 km/h en adelantamientos.*
- *Reiteramos la necesidad de exigir que se incluya en el texto legal que cualquier equipo de protección obligatorio debe estar previamente homologado o certificado.*
- *Reiteramos la necesidad de prohibir que las aplicaciones móviles avisen de la existencia de controles policiales.*

Madrid, 3 de noviembre 2021. A pesar de la positiva valoración que hace el colectivo de la aceptación por parte del Congreso de 4 de las 7 enmiendas aportadas por el colectivo, aun quedan mejoras que no han sido aceptadas por la cámara baja y que podrían ser objeto de cambio en el texto de la nueva Ley de Tráfico y Seguridad Vial que será debatido en el Senado.

En este marco, las entidades **PMSV (Plataforma Motera para la Seguridad Vial)**, **ANM (Asociación Nacional de Motoristas)**, **ANESDOR (Asociación Nacional de Empresas del Sector Dos Ruedas)** y **PROVIAL (Asociación de Profesores de Formación Vial)** en representación de asociaciones, federaciones, clubes, peñas y empresas que representan a cerca de 600.000 motoristas, han presentado de forma conjunta 3



anesdor



propuestas con el objetivo de contribuir a mejorar de forma directa la seguridad vial de todos los ciudadanos en general y de los motoristas en particular.

Adjuntamos en Anexo el texto de enmiendas propuestas y presentadas al Senado.

Más información

PMSV

M^a José Alonso

Tlf: 630852331

vicepresidente@pmsv.org

ANM

Juan Manuel Reyes

Tlf: 677 400 839

juanmanuel.reyes@mutuamotera.es

ANESDOR

Ignacio Gómez

Tlf: 650 967939

igomez@anesdor.com



anesdor



ANEXO

ENMIENDAS QUE PRESENTA EL SECTOR DE LA MOTO Y EL CICLOMOTOR AL TEXTO REMITIDO POR EL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS AL SENADO

DEL PROYECTO DE LEY POR LA QUE SE MODIFICA EL TEXTO REFUNDIDO DE LA LEY SOBRE TRÁFICO, CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS 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 organizaciones **Plataforma Motera por la Seguridad Vial, Asociación Nacional de Motoristas, ANESDOR y PROVIAL**, con el apoyo de casi 600.000 motoristas entre organizaciones, motoclubes, personas físicas y empresas que se relacionan en anexo, pedimos al Senado se incluyan las siguientes enmiendas al Proyecto de Ley por el que se modifica el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos 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.

Comentario inicial

En el actual contexto de siniestralidad, donde los usuarios vulnerables (peatones, ciclistas y motoristas) tienen cada vez más representatividad (53% de los fallecidos en carretera, 82% en la ciudad, según datos del 2019), e inmersos en el desarrollo de la nueva Estrategia de Seguridad Vial 2021-2030, es imprescindible aplicar políticas y medidas que aumenten la seguridad de los vulnerables.

En este sentido, consideramos que el texto trasladado al Senado el pasado 15 de octubre, aprobado por la Comisión de Interior del Congreso de los Diputados, recoge demandas de interés para el sector como la inclusión y potenciación de los cursos de conducción segura y eficiente destinados a los conductores, que se permita el uso de intercomunicadores en los cascos de los motoristas, se prohíba expresamente el uso del móvil introduciéndolo en el casco o se generalice para todo tipo de vehículo, tengan o no motor.

No obstante lo anterior, consideramos necesario proponer enmiendas a algunos textos del Proyecto, con el objetivo de mejorar la seguridad vial de los usuarios de motocicletas y ciclomotores:



Propuesta 1.- Proponemos enmienda en el **artículo 47** de la Ley. (En azul el texto propuesto a añadir 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.

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.

El conductor y, en su caso, los ocupantes de bicicletas y ciclos en general estarán obligados a utilizar el casco de protección en las vías urbanas, interurbanas y travesías, en los términos que reglamentariamente se determine siendo obligatorio su uso por los menores de dieciséis años, y también por quienes circulen por vías interurbanas. Reglamentariamente se fijarán las excepciones a lo previsto en este apartado.»

Justificación: se ha planteado la posibilidad de introducir la obligación de uso de nuevos elementos de protección en el ámbito de la moto, como por ejemplo el airbag para motoristas.

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 aún 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 (certificación) que deben cumplir.

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 de vías interurbanas o 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 la regulación vía reglamento de la



obligatoriedad de un nuevo elemento de seguridad, se deban cumplir los requisitos expuestos en la propuesta.

Propuesta 2.- Eliminar en la **Disposición Derogatoria, el punto 2** y su referencia en la **exposición de motivos**, manteniendo así el artículo 51 del Reglamento de Circulación (En azul el texto propuesto para su eliminación, con respecto al texto original de la Ley) **“Exposición de motivos**

(...) ~~Por otra parte, se suprime la posibilidad que tienen los turismos y las motocicletas de rebasar en 20 km/h los límites genéricos de velocidad fijados para las carreteras convencionales cuando adelanten a otros vehículos que circulen a velocidad inferior a aquéllas.~~

“Disposición derogatoria única. Derogación normativa.

1. Quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo dispuesto en la presente ley.

~~2. Queda derogado expresamente el artículo 51 del Reglamento General de Circulación, aprobado por el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre.~~

Justificación: En el texto trasladado al Senado se ha mantenido la vigencia del punto 4 del artículo 21 de la Ley en el trámite del Congreso, es decir, la posibilidad de superar en 20 km/h la velocidad máxima en adelantamientos.

Sorprendentemente también se ha mantenido una referencia a la derogación de este artículo en su exposición de motivos y se incluye en la “Disposición Derogatoria Única” la derogación el artículo 51 del Reglamento de Circulación.

Esta situación (mantener la posibilidad de superar en 20 km/h la velocidad máxima en adelantamientos en la Ley, pero no en el Reglamento que la desarrolla), genera una situación de grave confusión, contraria a la seguridad jurídica.

Debemos recordar, además, que hemos defendido el mantenimiento del margen de 20km/h por coherencia 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.



anesdor



En este sentido, 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 dichos modelos, 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).

Propuesta 3.- Proponemos enmienda en el apartado 6 del **artículo 13** de la Ley. (En azul el texto propuesto a añadir con respecto al texto original del Proyecto de Ley).

«6. Salvo autorización expresa de la Administración competente, se prohíbe fabricar, desarrollar, distribuir de cualquier forma, sea a título oneroso o gratuito, o utilizar programas o aplicaciones de software que puedan ser utilizados para localizar o avisar de la presencia policial o sus controles.»

Se prohíbe igualmente, salvo autorización expresa de la Administración competente, la difusión de información sobre localización de presencia policial o sus controles a través de redes sociales o de cualquier otro medio.

Se prohíbe instalar o llevar en los vehículos inhibidores de radares o cinemómetros o cualesquiera otros instrumentos encaminados a eludir o a interferir en el correcto funcionamiento de los sistemas de vigilancia del tráfico, así como emitir o hacer señales con dicha finalidad. Asimismo, se prohíbe llevar en el vehículo mecanismos de detección de radares o cinemómetros.

Quedan excluidos de esta prohibición los mecanismos de aviso que informan de la posición de los sistemas fijos de vigilancia del tráfico.»

Justificación: En la actualidad, proliferan aplicaciones en los dispositivos móviles, incluso gratuitas que, entre otras funciones, permiten alertar a los usuarios de la existencia de controles de tráfico o de seguridad en las vías públicas.

Consideramos que la existencia y uso de este tipo de aplicaciones no solo impide o dificulta la labor que los agentes de la autoridad realizan en beneficio de la seguridad de los ciudadanos, sino que incluso, vulneran su propia seguridad como funcionarios públicos, por lo que solicitamos la prohibición absoluta de este tipo de dispositivos, desde su creación, distribución, hasta su uso.



anesdor



Propuesta 4.- Proponemos enmienda en el apartado p) del **artículo 77** de la Ley. (En azul el texto propuesto a añadir con respecto al texto original del Proyecto de Ley)

“p) Fabricar, desarrollar, distribuir de cualquier forma, sea a título oneroso o gratuito, o utilizar programas o aplicaciones de software, que puedan ser utilizados para localizar o avisar de la presencia policial o de sus controles, así como la difusión de la localización de presencia policial o sus controles a través de redes sociales o cualquier otro medio, sin autorización expresa de la Administración competente.

Instalar inhibidores de radares o cinemómetros, en los vehículos o cualesquiera otros mecanismos encaminados a interferir en el correcto funcionamiento de los sistemas de vigilancia del tráfico.

Justificación: propuesta que va en consonancia con la número 3.