



Desde el año 2009, la Asociación Mutua Motera viene comprobando deficiencias graves en la venta y distribución de equipación técnica para usuarios de motocicletas. En garantía de los derechos de los ciudadanos, este informe no pretende más que dar a conocer una situación grave que debe reconducirse a través de los correspondientes controles para la protección del consumidor, al mismo, se adjunta una “Cartilla de Buenas Prácticas en la venta y adquisición de equipación técnica para usuarios de motocicletas”.

E.M.S 2012

Informe sobre la situación actual de la venta y distribución de prendas y equipos para la protección de los usuarios de motocicletas en España.

Junio de 2012



Asunto: Informe sobre la situación actual de la venta y distribución de prendas y equipos para la protección de los usuarios de motocicletas en España.

Este estudio se realiza en cumplimiento al compromiso adquirido por la Asociación Mutua Motera en el seno de la Comisión de Biomecánica y Cinemática de Accidentes de Usuarios de Motocicletas (Comisión B y C), reunida con fecha 21 de junio de 2011 en la Dirección General de Tráfico.

Estructura del informe.



1. Fundamentación.
2. Sobre la obligación de uso de equipos de protección y otras cuestiones.
3. El estado de las normas de certificación en Europa. Resumen.
4. Identificación de la muestra.
5. Resultados de la investigación.
6. Recomendaciones.
7. Expectativas de futuro. Próximos pasos.

Dirección de proyecto

J.C. Toribio

La Asociación Mutua Motera es una Organización de Usuarios Motociclistas sin ánimo de lucro en la que trabajamos por los derechos e intereses del colectivo, desde el cumplimiento de nuestras obligaciones como tal colectivo. Está compuesta por más de 21.000 socios y se integra dentro de la Federación Europea de Asociaciones Motociclistas (FEMA).

ORGANIZACIÓN SIN ÁNIMO DE LUCRO

1. Fundamentación

Desde hace varios años la Asociación Mutua Motera viene observando la falta de reacción del mercado en oferta de equipación técnica, ante la incorporación al estado del arte en materia de protección de los usuarios motociclistas, de normas que certifican el comportamiento ante el impacto, el rozamiento o la perforación, entre otras casuísticas.

25 de enero de 2010. Reunión con la Dirección General de Tráfico para la creación de un Grupo de Trabajo especial para la investigación de la biomecánica del impacto y la cinemática de los accidentes de usuarios de motocicletas (Bioimpac).

Después del debate de las necesidades a este respecto entre la Dirección General de Tráfico y la Asociación Mutua Motera, se llegaba a la conclusión de la creación de una “Comisión para la investigación de la biomecánica y cinemática durante los accidentes de tráfico en usuarios de motocicletas y ciclomotores”, que tomaría el nombre de “Comisión B y C”.

La Asociación Mutua Motera había logrado el apoyo de la D.G.T. pero bajo tres condiciones:

- La D.G.T. formaría parte de la “Comisión B y C”, pero no sería coordinadora, sino colaboradora.
- La “Comisión B y C” no sería convocada por la D.G.T. sino por la Asociación Mutua Motera.
- La “Comisión B y C” no se encuadraría dentro del Grupo de Trabajo 52 “Motociclistas”.

Asumida la responsabilidad por parte de la A.M.M., finalmente, el martes 21 de junio del año 2011 se realizaba una primera reunión de la “Comisión B y C”, donde se despejaban dudas sobre la demanda y el camino a recorrer, siendo representadas las



siguientes entidades:

- Dirección General de Tráfico.
- Universidad de Zaragoza.
- ECIP Universidad de Navarra.
- MAZ Hospital.
- Atos Consulting.
- IDIADA.
- LEITAT.
- NZI Technical Protection.
- LEM
- MAT Group.

Una de las conclusiones era la necesidad de crear una cartilla de buenas prácticas en lo referente a la equipación técnica de usuarios de motocicletas. Compromiso que adquirió la Asociación Mutua Motera.

Otra de las acciones posteriores fue la creación de un logo identificativo para la comisión.

La protección de los derechos de los consumidores y usuarios está respaldada fundamentalmente por el Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el **texto refundido de la Ley General para la Defensa de Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias** (B.O.E. núm. 287, de 30 de noviembre) y por las normas de protección del consumidor promulgadas por las Comunidades Autónomas en función de sus respectivas competencias; todo ello sin perjuicio de otras normas de carácter sectorial que regulan productos o servicios concretos.

Uno de los principales derechos sustanciales de los consumidores, es el referido al derecho a la salud y la seguridad, según dispone el artículo 11 del texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios.

Objetivos generales.

- Reducir los accidentes de tráfico y sus consecuencias especialmente en el sector de usuarios de motocicletas y ciclomotores.

Objetivos específicos.

- Investigar y documentar las mejores prácticas para la seguridad vial en la fabricación, venta y distribución de equipación técnica para usuarios de motocicletas.

- Desarrollar “actividades ejemplo” de alto rendimiento en la reducción de los accidentes de tráfico.
- Potenciar la sensibilización sobre el problema de la siniestralidad en los usuarios vulnerables (motociclistas).



2. Sobre la obligación de uso de equipos de protección y otras cuestiones.

La única prenda de protección con carácter obligatorio en España es el casco de protección. Esta obligatoriedad ha pasado por un camino duro política y socialmente que ha sugerido (coercitivamente) la demanda tecnológica, si bien en la actualidad, la regulación de una exención legal de uso, convierte en relativa la obligatoriedad del mismo.

Por otro lado, este Departamento considera que si bien comparte la idoneidad de uso del resto de los elementos de protección y en la mejor de sus calidades funcionales posible, la historia nos demuestra que deben pasar por su asociación al campo de motociclistas profesionales y su derivación posterior, con parámetros de “no obligatoriedad” (recomendación), apoyados por medidas de impulso, a los motociclistas civiles:

- Motociclistas civiles (ciudadanos): Medidas educativas de conciencia social en lo relacionado con los riesgos asumidos.
- Motociclistas profesionales (trabajadores): La empresa, Administración pública o institución debe dotar al trabajador de la equipación completa de protección del motociclista que mejor se aproxime a sus necesidades y actividad laboral.

Actualmente, en motocicletas y como norma general, el uso del casco de protección se extiende hasta el 99,2 % (sin distinguir tipo de vía ni conductor-acompañante), pero en la combinación pasajero ciudad, sólo lo utilizan el 95 %. En ciclomotor, las diferencias son más importantes: los datos totales muestran (como norma general) un 93,4 % de uso, pero, si nos referimos a pasajeros urbanos, el porcentaje baja a un 84,5 %.



Sin casco, las fracturas craneales pueden aumentar un 40 %: usarlo puede marcar la diferencia entre la vida y la muerte.

El resto de los apartados no se debe entender más que como una reflexión de nuestro sistema social educativo en lo relacionado con la movilidad en motocicleta.

Una educación que se traslada intergeneracionalmente y entre generaciones de Administración a usuarios, de usuarios a fabricantes, de fabricantes a Administración... las

pautas de conducta deben cambiar para alcanzar el mejor de los estados sociales (estima de la autoprotección) basado en la educación, apoyando el respeto y la credibilidad de las normas.

¿Qué dice la norma?

REAL DECRETO 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

Artículo 118. Cascos y otros elementos de protección.

Los conductores y pasajeros de motocicletas o motocicletas con sidecar, de vehículos de tres ruedas y cuatriciclos, de ciclomotores y de vehículos especiales tipo "quad", deberán utilizar adecuadamente cascos de protección homologados o certificados según la legislación vigente, cuando circulen tanto en vías urbanas como en interurbanas.

Cuando las motocicletas, los vehículos de tres ruedas o los cuatriciclos y los ciclomotores cuenten con estructuras de autoprotección y estén dotados de cinturones de seguridad y así conste en la correspondiente tarjeta de inspección técnica o en el certificado de características de ciclomotor, sus conductores y viajeros quedarán exentos de utilizar el casco de protección, viniendo obligados a usar el referido cinturón de seguridad cuando circulen tanto en vías urbanas como interurbanas.

Artículo 119. Exenciones.

3. Se eximirá de lo dispuesto en el artículo 118.1 a las personas provistas de un certificado de exención por razones médicas graves, expedido de conformidad con lo dispuesto en el apartado 1.b) anterior. Este certificado deberá expresar su período de validez y estar firmado por un facultativo colegiado en ejercicio. Deberá, además, llevar o incorporar el símbolo establecido por la normativa vigente.

Una breve memoria histórica que puede ayudarnos.

Al objeto de poder comprender la situación actual en lo relativo al uso del casco de protección, interesa recuperar algunos momentos históricos de la seguridad de los motociclistas en relación con los entornos legales o decisiones de autoridades competentes en la materia, centrandose especial atención en el caso "uso del casco de protección".

No obstante, a lo anterior hay que recordar que solo se han tenido en cuenta algunos años principalmente desde 1981. Siendo el anecdotario de mayor calado e interesante del resumen aquí presentado.

De igual forma, para situarnos en el entramado de la prevención de los accidentes, a través de herramientas de Ley dirigidas al cumplimiento de los usuarios, recuperaremos algunos textos históricos de relevado interés para el objeto que nos ocupa.

En 1922, la revista “Gran Vía” se hacía eco del “Campeonato de Motorismo de Castilla”, haciendo especial referencia a la imposición, por parte del Real Moto Club de España, de la obligatoriedad del uso del casco de protección y lo hacía con la siguiente frase:

¡Qué afortunado fue imponer a los concursantes el uso del casco protector! Con tan feliz medida se evitó más de un accidente serio.

El 20 de marzo de 1958 se aprueba en Ginebra el acuerdo internacional de las Naciones Unidas relativo al cumplimiento de condiciones uniformes de homologación y reconocimiento recíproco de la homologación de equipos y piezas de vehículos de motor. Acuerdo que es firmado por España el 30 de junio de 1958.

Ya en diciembre 1955 se publicaba la Orden del Ministerio de Industria que fijaba las condiciones que debían cumplir los vehículos de dos ruedas, para poder llevar además del conductor, un pasajero como máximo. Fue en 1961, con la Orden del Ministerio de la Gobernación de 11 de marzo (B.O.E. núm. 69) terminaba con la posibilidad de que el pasajero circulara sentado lateralmente con las dos piernas por el mismo lado de la motocicleta en vías interurbanas y permitía que en las vías que se constituían como casco urbano, pudieran circular sentados en esta disposición.

En los años 60 y 70 algunas compañías de seguros apostaban por incrementar la seguridad de los usuarios de motocicletas, a continuación presentamos una de las estrategias:



El sábado 24 de noviembre de 1962, el periódico de “La Vanguardia Española”, en su página 27, explicaba algunas normas de reciente creación de la Jefatura Central de Tráfico, advirtiendo sobre el casco de los motoristas que:

Cierto que, al menos hasta el presente, el casco de seguridad no es obligatorio para los motoristas. Pero téngase en cuenta que la estadística revela que la probabilidad que tiene un motorista de ser muerto, por kilómetro recorrido, es veinte veces mayor que la de un automovilista, y que el riesgo en la parte de la cabeza protegida por el casco en relación al del resto del cuerpo, es de un treinta a cuarenta por ciento menor para los que utilizan dicho casco.

En 1965, en el Boletín Oficial del Estado núm. 117, una orden del Ministerio de Industria del 30 del mes de mayo establecía las características que debían cumplir los ciclomotores para ser considerados como tales.

El Reglamento número 22, anejo al acuerdo internacional referenciado sobre “prescripciones uniforme relativas a la homologación de cascos de protección para conductores y pasajeros de motocicletas, entraba en vigor el 3 de diciembre de 1976, publicándose en el BOE número 18 de

6.1. Un casco de protección consiste esencialmente en un casquete duro de superficie exterior lisa sin aristas de refuerzo y en un dispositivo situado en el interior del casquete que permita absorber la energía producida por un choque, una cofia y un barboquejo.

21 de enero de 1977. En España todavía no era obligatorio el uso del casco.

Este Reglamento definía como casco de protección un casquete

duro de superficie exterior lisa sin aristas de refuerzo dotado de un dispositivo interior del casquete que permita absorber la energía producida por un choque.

El debate que se abría en los años 70 en oposición del uso del casco de protección en los motociclistas, pondría en evidencia la sociedad actual y los niveles éticos sobre la cultura del riesgo.

En 1971 se obliga el uso del casco de protección para los motoristas que acompañaran la Vuelta Ciclista a Francia.

A partir del 22 de abril de 1975 sería obligatorio en España abrocharse el cinturón de seguridad en vías interurbanas. Días antes, concretamente el día 6 de abril, se podía leer en la sección “El mundo del automóvil” del periódico de “La Vanguardia Española”, en el espacio de opinión de

Cesar Mora:



“.../... Existen todavía muchísimos conductores extremadamente reacios a utilizar los cinturones, quizás por razones psicológicas, por una especie de claustrofobia, o simplemente porque no están convencidos de que, en efecto constituye un valiosísimo elemento de seguridad: muy probablemente el más eficaz que

se ha ideado hasta ahora.

- ¡A mí no me chinchan! Me decía indignado un buen amigo.
- ¡Hombre, no se trata de eso!, verá usted, resulta que el cinturón de seguridad...

- *¡Nada que no! ¡Hasta ahí podíamos llegar! Por ese sistema nos obligarán a llevar casco, como a los motoristas.*

Accidentes motociclistas años 60. Imágenes reales. Se localiza con facilidad la ausencia de casco de protección presentando traumatismos craneoencefálicos severos.



Año 1981.

El Real Decreto 1467 de 1981 de 8 de mayo, modificaba el por entonces Código de la Circulación introduciendo en el artículo 16 un nuevo apartado que decía:

“Los conductores y viajeros de motocicletas de cilindrada superior a 125 centímetros cúbicos, con o sin sidecar, deberán utilizar casco de protección que corresponda cuando circulen tanto en vías urbanas como interurbanas; los de motocicletas de cilindrada igual o inferior a 125 centímetro cúbicos y los conductores de ciclomotores únicamente cuando circulen por vías urbanas”, con la salvedad de la Disposición Transitoria Primera para los ciclomotores.

16292 REAL DECRETO 1467/1981, de 8 de mayo, por el que se modifican diversos artículos del Código de la Circulación y sus anexos 1, 2 y 5.

La constante evolución de la circulación vial entraña la necesidad de ir poniendo a punto en cada momento el texto reglamentario que la regula, y, dentro de ese marco, la presente modificación del Código de la Circulación, mientras se prepara una nueva redacción del mismo, responde a una amplia motivación: en primer lugar, exigencias de adaptación a reglamentaciones internacionales concretas imponen diversas rectificaciones de detalle en determinados artículos, singularmente en los relativos a señalización vial; en segundo término, la seguridad vial exige no demorar la implantación de determinadas medidas que contribuirán a mejorar la situación en esta materia; se imponen también, de inmediato, algunos retoques técnicos en determinados artículos del Código, y, por último, una adecuación del actual cuadro de multas.

en carretera unos 2.400 usuarios de este tipo de vehículos mientras que en la red viaria urbana perdían la vida 221 usuarios.

Año 1982.

El 11 de agosto de 1982 se convierte en obligatorio el uso de casco de protección para conductores o acompañantes de motocicletas de 125 o más c.c. tanto en vías urbanas como interurbanas. Para las motocicletas de cilindrada inferior a 125 cc y los ciclomotores se convierte en obligatorio en vías interurbanas. La sanción establecida es de 2.000 pts.

En el mismo año, la orden del Ministerio de Defensa de 21 de Octubre establecía que el personal militar que viajara de uniforme en motocicleta debía cumplir con el artículo 16 del Código de la Circulación, autorizándose exclusivamente el uso de cascos homologados de color blanco y sin inscripciones.

A finales del año 1982 el parque de motocicletas ascendía a 1.282.945 y el de turismos se situaba en 8.354.050. Los usuarios fallecidos de ciclomotores eran de 307 apreciándose un leve descenso con relación al año anterior (17 víctimas mortales menos).

De igual forma el descenso es significativo en cuanto a la reducción, respecto al año anterior, del número de usuarios de motocicletas fallecidos, que en este año se situaban en 178, 29 usuarios menos que el año anterior. El uso del casco empezaba a dar sus primeros resultados con un rendimiento de funcionalidad importante aunque no todas las víctimas hubieran salvado la vida si hubieran hecho uso del casco.

En 1981 la vida media de una motocicleta era de 17 años. El parque de motocicletas era de 1.257.138, falleciendo en accidente de tráfico 207 motociclistas (145 en carretera y 62 en vías urbanas). En el mismo año perdían la vida 324 usuarios de ciclomotores.

El parque de turismos a finales de este año se situaba en 7.943.325, fallecieron

Año 1983

Por otro lado y ya en 1983, los militares que ejercían sus funciones sobre motocicletas deberían dar cumplimiento en igualdad de términos, salvo colores e inscripciones, a la Orden del mismo departamento de 31 de enero de 1983 (D.O. del Ejército nº 32).

El 16 de julio de 1983 entraría en vigor la serie de enmiendas 02 del Reglamento 22.

En 1983 por cada mil habitantes existían 183 vehículos a motor, el 11,26 % eran motocicletas. Las personas fallecidas en motocicleta ascendían a 202 mientras que en ciclomotor se situaban en 304. Se detectaba respecto al año anterior un incremento importante posiblemente fruto del incremento de confianza de los conductores ante la aplicación de medidas de seguridad pasiva, mientras que en los ciclomotores podemos observar un nuevo descenso.

El parque de turismos ascendía a 8.714.076 falleciendo 2.496 personas en este tipo de vehículos, una cifra que año tras año aumentaba ajustándose al incremento de usuarios de turismos y su escasa evolución tecnológica en materia de seguridad pasiva escasamente demandada por el entorno social.

Año 1984

En España, el Real Decreto 3463 de 28 de septiembre (B.O.E. núm. 54 de 3 de marzo de 1984), en su Disposición Transitoria Primera dejaba en suspenso la obligatoriedad contenida en el apartado IV del artículo 16 del Código de la Circulación, relativa a la obligatoriedad de utilización de cascos de protección homologados para los conductores de ciclomotores que circularan por vías interurbanas y que, de acuerdo con la Disposición Transitoria Primera del Real Decreto 1467/1981, de 8 de mayo, era exigible a los dos años de su entrada en vigor.

Año 1989

En 1989, la Ley 18/1989 de 25 de julio, de bases sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial publicada en el B.O.E. núm. 75, de 28 de marzo de 1990, en el punto "2" de su Base Cuarta disponía que se regularían los elementos de seguridad activa y pasiva, así como su régimen de utilización y los casos en que esta tendrá carácter obligatorio.

Año 1990

En 1990, el artículo 47 del Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial que con orígenes en la Ley de bases de 1989 iniciaba el finamiento del honorable Código de la Circulación, establecía que los conductores y ocupantes de vehículos a motor y ciclomotores estaban obligados a utilizar el cinturón de seguridad, el casco y demás elementos de protección en los casos y en las condiciones que reglamentariamente se determinen.

Pero en su punto 2, especificaba que de igual forma (procedimiento reglamentario del posterior 13/92), se fijarán también las excepciones a la norma del anterior párrafo, de acuerdo con las recomendaciones internacionales en la materia y atendiendo a las especiales condiciones de los conductores minusválidos.

Por esa época y con anterioridad a los años 1990, 1991 y 1992 existían numerosos estudios de índole internacional, que acreditaban al casco de protección beneficios incuestionables para la vida en caso de accidente.

Año 1991

El 26 de septiembre de 1991 se publica la aprobación de la Norma UNE 26-428-91 (B.O.E. nº 231), siendo autor de la misma AENOR, estableciéndose las especificaciones y ensayos para los cascos destinados en exclusiva a los usuarios de ciclomotores, apoyándose para ello en los siguientes criterios legales:

- R.D. 1614/1985 de 1 de agosto.
- Directiva 89/686 CEE.

Esta norma se constituiría desde entonces hasta nuestros días en uno de los grandes lastres de la seguridad de los usuarios de ciclomotores y en ocasiones, por desconocimiento en su mayor parte, de los usuarios de motocicletas. Una norma que ponía en circulación, apoyada por los textos legales (Código de la Circulación, Ley de Seguridad Vial, Reglamento General de Circulación, etc.) que en su momento correspondieran, cascos fabricados con cotas especialmente reducidas de calidad funcional para reducir la severidad de los impactos, si se comparan con las obligadas a los cascos de protección homologados.

La propia introducción de la Norma UNE 26-428-91, en contra del principio de funcionalidad para la protección y mostrando su incapacidad para la actualización, establece la necesidad, en su párrafo segundo, de “definir un casco verdaderamente adecuado para su uso en este tipo de vehículos (ciclomotores), ya que los cascos que utilizan los usuarios de motocicletas no lo son”, considerando, continúa la norma, que la falta de adecuación de los cascos para motociclistas vine dada por “su gran volumen y consistencia, pesados, con gran acumulación de calor, faltos de visibilidad lateral y audición, desproporcional a la velocidad muy reducida, les resultarían excesivamente pesados, factores todos ellos, muy negativos por su seguridad”.

Como hemos visto, la Norma de certificación se permite exponer con absoluta claridad y de forma totalmente imprudente diferentes aspectos inciertos (falsos) como:

- Los cascos que utilizan los usuarios de motocicletas no son adecuados para su uso en ciclomotores.
- Los ciclomotores desarrollan una velocidad muy reducida.
- Los cascos de motociclistas homologados por el R-22 están faltos de visibilidad lateral y audición.
- Los cascos de motociclistas homologados por el R-22 son excesivamente pesados.

- Los cascos de motociclistas homologados por el R-22 por su gran volumen y consistencia, son desproporcionados.

A modo de ejemplo y entre los muchos que se pueden aportar, una de las condiciones generales presentada en la norma es la limitación del casco de protección a un peso de 550 gramos, sin la posibilidad de ser excedido en ningún caso, lo que sitúa, por acotación técnica, a este elemento protector certificado en clara desventaja con las posibilidades de trabajo que ofrecen los cascos homologados, con pesos igualmente contenidos que oscilan como norma general, entre los 900 y 1.800 gramos dependiendo de marca, modelo y tipo.

Visto todo lo anterior y en base a la realidad de los usuarios de ciclomotores actuales y la realidad tecnológica de los mismos vehículos, debería inmediatamente considerarse la necesidad de hacer desaparecer una Norma de certificación que podemos calificar de atrevida, desconsiderada y poco meditada y que a fecha actual no tiene razón lógica de existencia perjudicando gravemente la seguridad pasiva de usuarios de ciclomotores.

Año 1992

El 31 de enero en B.O.E. nº 27 se publica el Real Decreto 13/1992, de 17 de enero, por el que se aprobaba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

El artículo 118.1. del referenciado texto legal dictaba que “los conductores y viajeros de motocicletas de dos ruedas, con o sin sidecar, y los conductores de ciclomotores, deberían de utilizar adecuadamente cascos de protección homologados o certificados, según la legislación vigente, cuando circulen tanto en vías urbanas como interurbanas”.

Dando cumplimiento en la consideración arrojada y ordenada por el artículo 12.1 de la época “Los ciclos y ciclomotores no podrán ser ocupados por más de una persona cuando hayan sido construidos para una sola” debemos considerar que tan solo el conductor del ciclomotor y no el pasajero, estaba obligado a portar el elemento de protección, situación que se mantendría hasta el año 2003.

La Disposición Transitoria Tercera del Reglamento General de Circulación (R.D. 13/92) establecía que la exigencia de uso, y por ello el cumplimiento de las obligaciones del artículo 118.1 para los conductores de ciclomotores, se exigiría a partir del día 1 de septiembre de 1992.



MINISTERIO DEL INTERIOR
DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO

-- CE. Esta inscripción es difícil de encontrar en estos momentos, salvo si es procedente de otros países comunitarios, pero lógicamente comenzará a aparecer también en la producción nacional.

Por consiguiente, la utilización por los conductores de ciclomotores de cascos de protección no homologados ni certificados de acuerdo con lo anteriormente dispuesto, será denunciado como infracción al número 1 del artículo 118 del Reglamento General de Circulación y sancionado con una multa de 10.000 pesetas, de acuerdo con la Relación Codificada de Infracciones (opciones 03 y 04).

Sin embargo, debe tenerse presente por todas las Jefaturas Provinciales de Tráfico que, con objeto de promocionar el uso del casco, y con el consentimiento de esta Dirección General de Tráfico, SERMOTO regaló un gran número de cascos iguales a los homologados o certificados antes de que se obtuviera la homologación o certificación y, por lo tanto, carecen de las contraseñas expuestas. No obstante lo cual y, por razones obvias, se estima que los portadores de estos cascos no deben ser denunciados ni sancionados.

Le ruego que el contenido de este Escrito-Circular sea comunicado a los Agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil y sobre todo difundido ampliamente a las Policías Municipales de su provincia.

Madrid, 7 de septiembre de 1992.
EL DIRECTOR GENERAL,



Miguel María Muñoz Medina.

A TODOS LOS JEFES PROVINCIALES Y LOCALES DE TRÁFICO.

Pese a todo y al clarísimo punto 2 del artículo 47 referenciado anteriormente, en 1992 y tras una interpretación excesivamente extensiva del objeto de las excepciones, se arrastra la posibilidad de excepción de la Ley de Seguridad Vial, encuadrándose en el artículo 119.3 del Real Decreto 13/1992, por aquel entonces Reglamento General de Circulación en vigor, la posibilidad de no hacer uso del casco de protección si se acredita mediante certificado médico. Es en este año cuando se produce el pleno nacimiento legal de la excepción cuestionada en este informe.

Más adelante, en el año 2002 se edita y distribuye entre los agentes de la autoridad y policías de tráfico, una relación codificada de infracciones al Reglamento General de Circulación dónde se recogían aquellos artículos, apartados y hechos que podían considerarse infracciones.

La opción número 4 del artículo 118 apartado primero establecía una sanción de 10.000 pts. a la conducta de no usar casco certificado por el acompañante (pasajero) de una motocicleta bajo el concepto “utilizar el pasajero un casco de protección no homologado ni certificado”.

Si tenemos en cuenta que el pasajero de un ciclomotor se encontraba exento del uso del casco y que en una motocicleta no se podía circular sin casco homologado, no se puede llegar a alcanzar intención lógica alguna en codificar y calificar de infracción un hecho que no lo era, como circular en un ciclomotor en calidad de pasajero sin casco de protección con independencia de la homologación o certificación.

La cuestión que debería invitar a la reflexión se debería plantear bajo los siguientes términos: ¿Cuántas veces el pasajero de un ciclomotor fue denunciado y posteriormente sancionado por no hacer uso del casco desde 1992 hasta el año 2002? ambos incluidos. Posiblemente, una investigación abierta sobre esta época podría dejar en clara evidencia el Estado de derecho y las intenciones del “sistema recaudador”.

El 27 de febrero de 1992 (B.O.E. núm. 50) se publicaba el texto de la revisión 03 del Reglamento nº 22, anexo al ya comentado Acuerdo de Ginebra, sobre homologación de cascos de protección (B.O.E. nº 18, de 21 de enero de 1977).

El 7 de septiembre de 1992 (escrito circular 79/92), el Director General de Tráfico Don Miguel María Muñoz Medina, en escrito dirigido a todos los Jefes Provinciales de Tráfico, advertía de la obligación de utilizar cascos de protección homologados o certificados, desde el día 1 del mismo mes y año, para todos los conductores de ciclomotores tanto en vías urbanas como interurbanas, con la sanción de 10.000 pts.

Pero asumiendo especiales riesgos (políticos y profesionales) y pese a explicar los símbolos de homologación y certificación, practicaba en el ejercicio de sus funciones y en contra de norma, la siguiente excepción:

“.../...Por consiguiente, la utilización por los conductores de ciclomotores de cascos de protección no homologados ni certificados de acuerdo con lo anteriormente dispuesto, será denunciado como infracción al número 1 del artículo 118 del Reglamento General de

Circulación y sancionado con una multa de 10.000 pesetas, de acuerdo con la Relación Codificada de Infracciones (opciones 03 y 04).

Sin embargo, debe tenerse presente por todas las Jefaturas Provinciales de Tráfico que, con objeto de promocionar el uso del casco, y con el consentimiento de esta Dirección General de Tráfico, SERMOTO regaló un gran número de cascos iguales a los homologados o certificados antes de que se obtuviera la homologación o certificación y, por lo tanto, carecen de las contraseñas expuestas. No obstante lo cual y, por razones obvias, se estima que los portadores de estos cascos no deben ser denunciados ni sancionados” ./..

El 20 de octubre, el referido Director General de Tráfico aclaraba que marcas y modelos se ajustaban a los cascos exentos por orden del cumplimiento de la Ley.

Año 1993.

Las Instrucciones dadas para la ejecución de los servicios de vigilancia de la circulación por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil para el año 1993 dimanantes del escrito circular 18/93 de la Dirección General de Tráfico de 15 de febrero del mismo año, con relación al uso del casco ordenaban textualmente:

“Deberá reforzarse la vigilancia en el uso del casco homologado por conductores y pasajeros de motocicletas de dos ruedas, con o sin sidecar: Los conductores de ciclomotores deberán utilizar igualmente cascos de protección homologados o certificados según la legislación vigente, tanto cuando circulen en vías urbanas como interurbanas. (Art. 118 del Reglamento). Los cascos de protección deberán estar adecuadamente colocados. Las personas provistas de un certificado de exención por razones médicas graves no estarán obligadas a llevar dicho casco. Este certificado, de conformidad con el apartado 1. e) del art. 119 del Reglamento, podrá ser requerido por cualquier Agente encargado del servicio de vigilancia del tráfico. El certificado expedido por la autoridad competente de un Estado miembro de la Comunidad Europea será válido en España”.

Año 1994.

En el año 1994 (Escrito Circular 10/94 de la DGT) se reiteraban, en el mismo sentido y casi en copia literal, las órdenes dadas en el año 1993 con relación al uso del casco haciendo especial mención a la exención y a la obligación en los conductores de ciclomotores, no pasajeros, que continuaban exentos.

Año 1995

El escrito circular nº 13/95 de la Dirección General de Tráfico practicaba las órdenes para la ejecución de los servicios de vigilancia de la circulación por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil durante el año, reiterando las mismas indicaciones que en los dos años anteriores.

La Orden de 9 de marzo por la que se modificaba la orden de 10 de julio de 1984, en consecuencia al cumplimiento de la Directiva 92/61/CEE disponía que la obligación de equipar con pedales a los ciclomotores contenida en el apartado 2.1 del anexo I de la orden de 10 de julio de 1984 quedaría suprimida a partir del 1 de abril de 1995. Esta supresión era advertida en escrito circular 62/995 de la Dirección General de Tráfico aclarando que todos los ciclomotores fabricados con posterioridad al 1 de abril no eran equipados con pedales.

Estos y otros cambios anteriores comenzaban a dar forma técnica a los ciclomotores actuales hasta la llegada de la gran revolución técnico legal en el año 1998 con la aprobación del Reglamento General de Vehículos.

Año 1996

El Escrito Circular nº 16/996 de la Dirección General de Tráfico, que acompañaba directrices para la ejecución para la vigilancia de las Policías Locales durante el año en curso, reincidía sobre las obligaciones y exenciones de uso del casco.

Año 1997

Con anterioridad hemos podido comprobar que el ciclomotor puede transportar pasajero siempre y cuando esté construido para ello.

En el año 1997, esta posibilidad se complementa con una nueva acotación por razón de edad, ofreciendo la posibilidad legal de portar pasajero el conductor de un ciclomotor legalmente habilitado de edad cumplida de 16 años, en base al artículo 12. 2 del Real Decreto 772/97, de 30 de mayo por el que se aprobaba el Reglamento General de Conductores (BOE nº 135, de 6 de junio de 1997).

La Orden de 7.10.82 fue derogada por el Real Decreto 772/1997, de 30 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores anteriormente citado (Recomendamos la lectura de la letra d) de la Disposición derogatoria segunda). Según este Reglamento y ratificado en su contenido por la instrucción 97/C-10 de la Dirección General de Tráfico, desde el 27.06.97 los menores de 16 años y mayores de 14 no necesitan haber finalizado la E.G.B. o equivalente ni acreditarlo para la obtención de la licencia de conducción de ciclomotores.

Las instrucciones de ejecución de los servicios de vigilancia de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil durante el año 1997 eran dadas por el entonces Director General de Tráfico Don Carlos Muñoz Repiso, en instrucción 97/TV-1 de 24 de enero.

Estas instrucciones que se copiaban casi literalmente desde hacía años, reiteraban en su punto 2.2.2. sobre “uso del casco de protección” que:

“Deberá reforzarse la vigilancia en el uso del casco homologado por conductores y pasajeros de motocicletas de dos ruedas, con o sin sidecar: Los conductores de ciclomotores deberán utilizar igualmente cascos de protección homologados o certificados según la legislación vigente, tanto cuando circulen en vías urbanas como interurbanas. (Art. 118 del Reglamento). Los cascos de

protección deberán estar adecuadamente colocados. Las personas provistas de un certificado de exención por razones médicas graves no estarán obligadas a llevar dicho casco. Este certificado, de conformidad con el apartado i. e) del art. 119 del Reglamento, podrá ser requerido por cualquier Agente encargado del servicio de vigilancia del tráfico. El certificado expedido por la autoridad competente de un Estado miembro de la Comunidad Europea será válido en España”.

Se mantiene la exención de uso del casco de protección por mantenimiento de la omisión legal, para los pasajeros de los ciclomotores.

Año 1998

La Instrucción 98/V-7, 21 de enero de la Dirección General de Tráfico dictaba normas para la aplicación a los ciclomotores de tres ruedas y cuadríciclos ligeros de la Directiva 92/61/CEE, y requisitos concernientes a su circulación y conducción.

Con relación al uso del casco de protección, una vez consultado el Ministerio de Industria y Energía, se daban las siguientes aclaraciones y procedía actuar de la siguiente forma:

- 1- Cuadríciclos, tanto ligeros como no ligeros: todos deben llevar instalado cinturón de seguridad, por lo que es obligatoria su utilización, no siendo exigible que sus ocupantes lleven casco de protección.
- 2- Ciclomotores de tres ruedas: la norma general es que no lleven instalado cinturón de seguridad, por lo que se deberá utilizar el casco de protección. En los pocos casos en que sí tenga instalado el cinturón, no será necesario llevar el casco.

Pese a que la Ley y el Reglamento mantenían la obligación ya histórica del uso del casco de protección, salvo exenciones médicas, sobre el conductor del ciclomotor y no sobre el pasajero acompañante, es en este escrito cuando se detecta la mención a los ocupantes (en general) sobre cuadríciclos.

En el punto 4.2.2. de las Instrucciones de ejecución de los servicios de vigilancia de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil durante el año 1998 (Instrucción 98/TV-8 de enero), mantenía la copia reincidente históricamente de la forma siguiente:

“Deberá reforzarse la vigilancia en el uso del casco homologado por conductores y pasajeros de motocicletas de dos ruedas, con o sin sidecar:

Los conductores de ciclomotores deberán utilizar igualmente cascos de protección homologados o certificados según la legislación vigente, tanto cuando circulen en vías urbanas como interurbanas. (Art. 118 del Reglamento). Los cascos de protección deberán estar adecuadamente colocados. Las personas provistas de un certificado de exención por razones médicas graves no estarán obligadas a llevar dicho casco. Este certificado, de conformidad con el apartado 1 e) del art. 119 del Reglamento, podrá ser requerido por cualquier Agente

encargado del servicio de vigilancia del tráfico. El certificado expedido por la autoridad competente de un Estado miembro de la Comunidad Europea será válido en España”.

Año 1999

En el año 1999 se recomendaban entre otras, dos acciones selectivas de vigilancia para las Policías Locales en la Instrucción 99/TV-15 sobre las directrices para la Policía Local para ejecución de la vigilancia en las poblaciones.

- La existencia de pasajero. Teniendo en cuenta que si el ciclomotor está homologado para dos plazas, dato que debe figurar en su certificado de características, puede llevar 2 ocupantes (artículo 12 del Reglamento General de Circulación). En este supuesto su conductor puede conducir el ciclomotor con un pasajero, debiendo ser titular de una licencia de conducción y tener cumplidos los 16 años, o ser titular de un permiso de conducción de las clases A-I, A o B.
- La no utilización del casco por parte de conductores y pasajeros de motocicletas, en los casos que sea obligatorio, de conformidad con el art. 118 del Reglamento de Circulación. Deberán tenerse en cuenta, por otro lado, las exenciones del art. 119 del citado Reglamento.

En el mismo sentido, en la Instrucción 99/TV-16 con destino la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil se copiaba en su punto 4.4 sobre uso del casco de protección, las órdenes dadas con anterioridad durante la década, manteniendo la posibilidad de no hacer uso del casco de protección el acompañante (pasajero no conductor) de un ciclomotor, dictando:

“Deberá reforzarse la vigilancia en el uso del casco homologado por conductores y pasajeros de motocicletas de dos ruedas, con o sin sidecar: Los conductores de ciclomotores deberán utilizar igualmente cascos de protección homologados o certificados según la legislación vigente, tanto cuando circulen en vías urbanas como interurbanas. (Art. 118 del Reglamento). Los cascos de protección deberán estar adecuadamente colocados. Las personas provistas de un certificado de exención por razones médicas graves no estarán obligadas a llevar dicho casco.

Este certificado, de conformidad con el apartado 1 e) del art. 119 del Reglamento, podrá ser requerido por cualquier Agente encargado del servicio de vigilancia del tráfico. El certificado expedido por la autoridad competente de un Estado miembro de la Comunidad Europea será válido en España”.

Las acciones sobre los usuarios de ciclomotores se fundamentaban pobremente en el mismo documento de la siguiente forma:

“La venta en el mercado interior de ciclomotores ha aumentado un 34,7 % durante los nueve meses de 1.998 en relación al mismo período de 1.997, por lo que es adecuado incrementar su vigilancia”.

Mientras tanto, la instrucción de 7 de mayo y dimanante de la Dirección General de Tráfico 99/V-23 trataba de regular los movimientos necesarios para matricular los ciclomotores.

Año 2000

De nuevo una instrucción, la 00/TV-20 trasladaba órdenes a la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil y mantenía de forma clara el reconocimiento de la exención de uso del casco de protección para los usuarios de ciclomotores:

“Deberá reforzarse la vigilancia en el uso del casco homologado por conductores y pasajeros de motocicletas de dos ruedas, con o sin sidecar: Los conductores de ciclomotores deberán utilizar igualmente cascos de protección homologados o certificados según la legislación vigente, tanto cuando circulen en vías urbanas como interurbanas. (Art 118 del Reglamento General de Circulación). Los cascos de protección deberán estar adecuadamente utilizados”.

Y ratificaba el punto anterior con el punto 7.1 “Acciones básicas” relacionadas con la vigilancia desde helicópteros, aclarando la necesidad de control sobre uso del casco, exceso de pasajeros en ciclomotores y mensajes por megafonía de moderación de la velocidad, en idéntica línea de años anteriores.

La Instrucción 00/TV-21 se destinaba a las Policías Locales en similares términos.

Año 2001.

Se mantiene el equipaje legal con altas cotas de ineficacia de años anteriores con el siguiente esquema:

El pasajero de un ciclomotor puede circular sin casco de protección.

- El conductor de una motocicleta puede circular sin casco de protección si está provisto de certificado médico.
- El pasajero de una motocicleta puede circular sin casco de protección si está provisto de certificado médico.
- El conductor de un ciclomotor puede circular con casco certificado de baja calidad en protección.
- El pasajero de un ciclomotor puede circular sin casco de protección.

Pero la Dirección General de Tráfico contradecía la Ley y comenzaba a asumir el problema del vacío legal, cuando en el punto 5. “acciones selectivas de vigilancia” de la Instrucción 01/TV-28 dirigida a Policías Locales, dictaba:

“La no utilización del casco por parte de conductor y pasajero de ciclomotor, en los casos que sea obligatorio, de conformidad con el art. 118 del Reglamento de Circulación. Deberán tenerse en cuenta, por otro lado, las exenciones del art. 119 del citado Reglamento”.

No obstante, en las Instrucciones dadas por la Propia Dirección General de Tráfico a la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil (00/TV-27 de fecha 11 de enero) mantenía los criterios legales y anteriores.

“Deberá reforzarse la vigilancia en el uso del casco homologado por conductores y pasajeros de motocicletas de dos ruedas, con o sin sidecar los conductores de ciclomotores deberán utilizar igualmente cascos de protección homologados o certificados según la legislación vigente, tanto cuando circulen en vías urbanas como interurbanas. (Art. 118 del Reglamento General de Circulación). Los cascos de protección deberán estar adecuadamente utilizados”.

La Ley 19/2001 de 19 de diciembre, de reforma del texto articulado de la Ley sobre tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobada por Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, podía haberse convertido en una herramienta perfecta para la introducción de las modificaciones necesarias en materia de seguridad vial de los usuarios de motocicletas y ciclomotores, pero como tantas otras veces, se perdió la oportunidad.

Al objeto de la seguridad de los usuarios de motocicletas y ciclomotores, la Ley 19/2001 presentará fundamentalmente las siguientes reformas:

- Prohíbe circular con menores de doce años como pasajeros de ciclomotores o motocicletas, con o sin sidecar, por cualquier clase de vía.
- Excepcionalmente se permite esta circulación a partir de los siete años, siempre que los conductores sean los padres o madres, tutores o persona mayor de edad autorizada por ellos, utilicen casco homologado y se cumplan las condiciones específicas de seguridad establecidas reglamentariamente.

Pero la Ley 19/ 2001 modifica también de forma importante los criterios de inmovilización de un vehículo motocicleta o ciclomotor contemplados en el artículo 70 de la Ley de Seguridad Vial, si su conductor no porta el casco homologado.

“../..A estos efectos, se considerará riesgo grave para las personas el conducir un ciclomotor o motocicleta sin casco homologado../..”

Como en anteriores ocasiones, se detectan nuevos errores en el diseño del entorno legal que le dotan de determinada incredibilidad e ineficacia, llegando a lecturas como:

- Solo es arriesgado no usar el casco si se circula en calidad de conductor. El acompañante no se somete a riesgos graves.
- No especifica las formas de portar el casco (sin casco).
- En relación a los usuarios conductores de ciclomotores, a pesar de la legalidad de circular haciendo uso adecuado del casco certificado, es posible inmovilizar el vehículo por los agentes si el casco de protección no es homologado, reconociéndose en este caso el riesgo de los cascos certificados.

Año 2002.

La Instrucción 02/TV-31 emitida por la Dirección General de Tráfico y dirigida a los componentes de la Agrupación de tráfico de la Guardia Civil y al objeto de lo que nos interesa, se redactaba con los siguientes contenidos:

Deberá reforzarse la vigilancia en el uso del casco homologado por conductores y pasajeros de motocicletas de dos ruedas, con o sin sidecar: Los conductores de ciclomotores, así como los pasajeros en aquellos que estén autorizados, deberán utilizar igualmente cascos de protección homologados o certificados según la legislación vigente, cuando circulen tanto en vías urbanas como interurbanas.

La Ley 19/2001 de 19 de diciembre, en su artículo 70, considera un riesgo grave para las personas el conducir un ciclomotor o motocicleta sin casco homologado y por ello establece la inmovilización del vehículo.

El apartado 1 del artículo 47 del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a motor y Seguridad Vial, en su redacción actual dada por la Ley 43/1999 de 25 de noviembre, establece:

Los conductores y, en su caso, los ocupantes de bicicletas estarán obligados a utilizar el casco de protección en las vías interurbanas bajo las condiciones que reglamentariamente se establezcan.

Al no haberse desarrollado reglamentariamente hasta la fecha las previsiones contenidas en el Artº 47.1 del Real Decreto Legislativo 339/90, de 2 de marzo, no resulta procedente la formulación de denuncias a los conductores de bicicletas que circulen sin casco de protección por vías interurbanas.

Vemos como las órdenes que recibían los agentes no se ajustaban a la realidad de un entorno legal que permitía, en el año 2002 y entre otras cosas, no hacer uso del casco de protección cuando circulábamos en calidad de pasajeros de un ciclomotor.

Durante el año 2002 la Dirección General de Tráfico ponía en marcha una campaña del 1 al 15 de junio, para fomentar el uso del casco de protección siendo en el año 2003 cuando se mostraban los datos relacionados con el estudio que complementaba la referida campaña.

Respecto a los ciclomotores debemos considerar que todavía no era obligatorio el uso del casco para los pasajeros de los mismos. No obstante expondremos a continuación el texto íntegro del último párrafo del apartado “evolución y conclusiones” del estudio referenciado:

Entre 8 ó 9 de cada 10 conductores, según se hable de zona urbana o carretera, utilizan casco por lo que, igual que en el caso de los conductores de motocicletas, parece un colectivo concienciado de su eficacia, aunque se debería incidir en los conductores de zona urbana. En cambio entre los pasajeros, todavía existen 4 ó 3 de cada diez que minusvaloran la importancia de su uso, por lo que es un colectivo sobre el que deben intensificarse las medidas tendentes a incrementar sus índices de utilización del casco.

Los siguientes cuadros son copia del estudio y muestran la situación de uso del casco de protección durante el año 2002:

Ciclomotores

<i>Conductor</i>	Zona Urbana				Carretera			
	<i>Año 1995</i>	<i>Año 1996</i>	<i>Año 1998</i>	<i>Año 2002</i>	<i>Año 1995</i>	<i>Año 1996</i>	<i>Año 1998</i>	<i>Año 2002</i>
Lo lleva mal puesto	15,0	20,2	74,4	17,1	16,3	17,0	-	12,7
Lo lleva bien puesto	62,3	67,8		66,7	67,6	72,0	-	78,0
<i>Conductor</i>	Zona Urbana				Carretera			
	<i>Año 1995</i>	<i>Año 1996</i>	<i>Año 1998</i>	<i>Año 2002</i>	<i>Año 1995</i>	<i>Año 1996</i>	<i>Año 1998</i>	<i>Año 2002</i>
Lo lleva puesto	77,3	88,0	74,4	83,8	83,9	89,0	-	90,7

<i>Pasajero</i>	Zona Urbana				Carretera			
	<i>Año 1995</i>	<i>Año 1996</i>	<i>Año 1998</i>	<i>Año 2002</i>	<i>Año 1995</i>	<i>Año 1996</i>	<i>Año 1998</i>	<i>Año 2002</i>
Lo lleva mal puesto	29,6	17,0	-	10,3	12,5	15,8	-	18,4
Lo lleva bien puesto		27,0	-	51,1	35,0	47,6	-	52,6
<i>Pasajero</i>	Zona Urbana				Carretera			
	<i>Año 1995</i>	<i>Año 1996</i>	<i>Año 1998</i>	<i>Año 2002</i>	<i>Año 1995</i>	<i>Año 1996</i>	<i>Año 1998</i>	<i>Año 2002</i>
Lo lleva puesto	29,6	44,0	-	61,4	47,5	63,4	-	71,0

Motocicletas

<i>Conductor</i>	Zona Urbana				Carretera			
	<i>Año 1995</i>	<i>Año 1996</i>	<i>Año 1998</i>	<i>Año 2002</i>	<i>Año 1995</i>	<i>Año 1996</i>	<i>Año 1998</i>	<i>Año 2002</i>
Lo lleva mal puesto	8,8	11,6	89,0	9,6	3,6	7,7	-	3,5
Lo lleva bien puesto	82,9	83,6		84,4	92,6	91,0	-	93,9
<i>Conductor</i>	Zona Urbana				Carretera			
	<i>Año 1995</i>	<i>Año 1996</i>	<i>Año 1998</i>	<i>Año 2002</i>	<i>Año 1995</i>	<i>Año 1996</i>	<i>Año 1998</i>	<i>Año 2002</i>
Lo lleva puesto	91,7	95,2	89,0	94,0	96,2	98,7	-	97,4

<i>Pasajero</i>	Zona Urbana				Carretera			
	<i>Año 1995</i>	<i>Año 1996</i>	<i>Año 1998</i>	<i>Año 2002</i>	<i>Año 1995</i>	<i>Año 1996</i>	<i>Año 1998</i>	<i>Año 2002</i>
Lo lleva mal puesto	1,6	7,4	1,6	8,1	2,4	3,6	-	3,3
Lo lleva bien puesto	76,2	81,6	61,1	73,2	90,4	94,6	-	94,7
<i>Pasajero</i>	Zona Urbana				Carretera			
	<i>Año 1995</i>	<i>Año 1996</i>	<i>Año 1998</i>	<i>Año 2002</i>	<i>Año 1995</i>	<i>Año 1996</i>	<i>Año 1998</i>	<i>Año 2002</i>
Lo lleva puesto	77,8	89,0	62,7	81,3	92,8	98,2	-	98,0

Año 2003

Durante el año 2003 fallecieron 758 motoristas en accidente, 190 de ellos no utilizaban el casco. En zona urbana casi el 50% de los muertos viajaba en vehículo de dos ruedas, el 31% no llevaba casco.

La Comisión de las Comunidades Europeas, publicaba en el mes de junio bajo el título “Programa de acción europeo de seguridad vial” y el subtítulo “Reducir a la mitad el número de víctimas de accidentes de tráfico en la Unión Europea de aquí a 2010: una responsabilidad compartida” un documento que se pronunciaba en los siguientes términos:

- Al mismo tiempo, los importantes riesgos que entraña la conducción de motocicletas y ciclomotores y el elevado coste social que representan las lesiones invalidantes justifican la realización de nuevos esfuerzos para determinar las medidas que deben adoptarse en el sector del diseño de estas categorías de vehículos a fin de aumentar la protección en caso de accidente.
- Por otra parte, la seguridad pasiva de las motocicletas y la interacción entre los vehículos de carretera y la infraestructura podrían mejorarse mucho.
- En el caso de los usuarios de ciclomotores, el uso del casco sigue siendo un problema grave debido a la insuficiencia de las normas, a su incumplimiento o a la ineficacia de las sanciones.

Este documento llegaba a reconocer y acreditar datos como:

- En la Unión Europea, los peatones, ciclistas y conductores de ciclomotores y motocicletas representan más de un tercio de las muertes en accidentes de carretera: 7061 peatones, 3673 motociclistas, 2477 conductores de ciclomotores y 1818 ciclistas en 2000 (fuentes: CARE y publicaciones nacionales). En varios Estados miembros se registra incluso un aumento del número de motociclistas fallecidos en accidente.

El Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por Real Decreto terminaba con el reinado del R.D. 13/1992 y se convertía en el nuevo Reglamento General de Circulación manteniendo la polémica excepción del artículo 119.3.

El artículo 119.3. Se eximirá de lo dispuesto en el artículo 118.1 a las personas provistas de un certificado de exención por razones médicas graves, expedido de conformidad con lo dispuesto en el apartado 1.c) anterior. Este certificado deberá expresar su período de validez y estar firmado por un facultativo colegiado en ejercicio. Deberá, además, llevar o incorporar el símbolo establecido por la normativa vigente.

No obstante, el artículo 118 del nuevo RGC, hacía desaparecer definitivamente la omisión del uso del casco en los usuarios no conductores de ciclomotores.

A modo de ejemplo, un análisis sencillo sobre los errores de la redacción dada por Ley u omisión de la misma, nos llevaban hasta algunos artículos entre los que se encuentran los siguientes:

Artículo 12.2

En los ciclomotores y en las motocicletas, además del conductor y, en su caso, del ocupante del sidecar de éstas, puede viajar, siempre que así conste en su licencia o permiso de circulación, un pasajero que sea mayor de 12 años, utilice casco de protección.../...

Se comprueba la falta de especificación en relación con la homologación o certificación.

Artículo 12.3

Excepcionalmente, los mayores de siete años podrán circular en motocicletas o ciclomotores conducidos por su padre, madre o tutor o por personas mayores de edad por ellos autorizadas, siempre que utilicen casco homologado y se cumplan las prescripciones del apartado anterior (artículo 11.4 del texto articulado).

Se comprueba cómo los mayores de siete años y menores de doce, deben portar casco homologado.

Artículo 36.2

“Excepcionalmente, cuando el arcén sea transitable y suficiente, los ciclomotores podrán circular en columna de a dos por éste, sin invadir la calzada en ningún caso”.

Se permite la innecesaria circulación de dos vehículos en paralelo con los riesgos viales que ello conlleva.

Artículo 38.1

Se prohíbe circular por autopistas y autovías con vehículos de tracción animal, bicicletas, ciclomotores y vehículos para personas de movilidad reducida (artículo 18.1 del texto articulado).

No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, los conductores de bicicletas mayores de 14 años podrán circular por los arcenes de las autovías, salvo que por razones justificadas de seguridad vial se prohíba mediante la señalización correspondiente. Dicha prohibición se complementará con un panel que informe del itinerario alternativo.

No se permite, sin explicación lógica suficiente en materia de seguridad vial y los problemas que se plantean para el traslado de ciclomotores a centros de ITV, movilidad laboral, etc., la circulación de ciclomotores en iguales condiciones que los usuarios de bicicletas, dándoles a

estos últimos unos privilegios difícilmente comprensibles en parámetros de seguridad y rentabilidad a fecha actual.

Año 2004

Durante el año 2004, solo en accidentes de carretera, fallecieron 797 personas que no utilizaban el cinturón. Datos que por aquel entonces, e incluso a fecha del año 2009, sigue desentonando con la responsabilidad de uso del casco de los usuarios de motocicletas y ciclomotores.

Año 2005

La Dirección General de Tráfico llevaba a cabo a lo largo de este año una campaña divulgativa sobre el uso del casco con el eslogan “No podemos ponernos el casco por ti”. También entre el 16 y 29 de mayo esta campaña tendría un carácter de vigilancia con control intensivo del cumplimiento de la obligación de uso del casco; con el objetivo de realizar, al menos, 50.000 controles de los conductores y pasajeros de motocicletas y ciclomotores.

La Dirección General de Tráfico cuantificaba el uso del casco en estos términos:

- En caso de accidente, el casco es el único elemento de protección capaz de evitar las lesiones en la cabeza, sin duda las más graves. Su uso reduce las muertes en un tercio y evita dos de cada tres lesiones cerebrales. Este tipo de lesiones produce el 85 % de los muertos y la mitad de los heridos de motos y ciclomotores.
- La obligatoriedad de utilización del casco ha reducido el 25% la mortalidad en zona urbana. Sin embargo, su uso sigue sin estar generalizado. De hecho, motocicletas y ciclomotores suponen el 14% del parque automovilístico español pero registran el 30% de los heridos y el 14% de los muertos en accidentes de tráfico. El año pasado, en nuestras carreteras, murieron 415 personas. De ellas, una cuarta parte no lo usaba, un porcentaje que no varía sustancialmente entre vías urbanas e interurbanas.

Por otro lado, la propia Dirección General de Tráfico presentaba datos interesantes para entender la siniestralidad tipo de los usuarios de motocicletas y ciclomotores entre los que se destacaban los siguientes:

- El 77% de los accidentes de moto y ciclomotores ocurre en zona urbana.
- Ninguna de las cuatro personas muertas en accidente de ciclomotor durante la pasada Semana Santa utilizaba el casco.
- La colisión fronto-lateral es el tipo de accidente más frecuente (40% en ciclomotores y 32% en motocicletas). Las salidas de la vía se sitúan en un 8% para ciclomotores y 12% para motocicletas.

Año 2006

Durante el año 2006 fallecieron 749 motoristas en accidentes en carretera y zona urbana, de ellos el 19% no utilizaban el casco.

El Real Decreto 965/2006, de 1 de septiembre, por el que se modificaba el Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre (BOE núm. 212, de 5 de septiembre), pese a su intervención decidida en positivo sobre la seguridad fue incapaz de retirar determinadas exenciones de uso de sistemas de seguridad totalmente contrarias a la lógica.

Año 2007

En el año 2007, entre el 23 y el 29 de julio la Dirección General de Tráfico llevará a cabo una campaña divulgativa sobre el uso del casco con el eslogan "Hay muchas razones para ponerte el casco. Elige la tuya y hazlo. No podemos conducir por ti". La campaña también tendría un carácter de vigilancia, con control intensivo del cumplimiento de la obligación de uso del casco con el objetivo de realizar, al menos, 50.000 controles de los conductores y pasajeros de motocicletas y ciclomotores.

La Asociación Mutua Motera solicitaría al Congreso de los Diputados 32 medidas urgentes para la seguridad vial de los usuarios motociclistas.

El 24 de abril del mismo año, la Asociación Mutua Motera solicitaba el debate en el seno del GT52 de la Dirección General de Tráfico de puntos importantes como (solo tres de seis):

- La autofinanciación parcial de las medidas de seguridad vial en el sistema del tráfico. Proponiendo ejemplos históricos desde 1862.
- Reforma de la LOE para implantar obligatoriamente temática de seguridad vial en el currículo educativo de los niños y jóvenes en todo el trayecto de escolarización hasta los 16 años.
- Impulso de la instalación de Sistemas de Protección de Usuarios Motociclistas.

Año 2008

En el mes de mayo la Dirección General de Tráfico informaba sobre el resultado de la campaña de vigilancia y control del uso de casco en motocicletas y ciclomotores, realizada en las carreteras, entre los días 12 al 18 de mayo, por los Agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, siendo denunciados por no utilizar el casco 773 conductores o pasajeros de motocicletas y ciclomotores.

En total el número de vehículos de dos ruedas controlados fue de 72.797, de los cuales 36.348 eran motos y 36.449 fueron ciclomotores. Se destacaba un mayor cumplimiento de la obligación de uso del casco por parte de los usuarios de motocicletas, entre los cuales solo se detectaron 150 infracciones a la norma, frente a los 623 casos de usuarios de ciclomotores que no hacían uso del casco.

Según los resultados y análisis de la campaña, seguía observándose que había zonas de España donde el uso del casco es menor que en el resto. Esto sucedía en Andalucía, donde detectaban

457 casos (el 59 %). Destacaban las provincias de Granada con 122 denuncias, Almería con 82 o Sevilla con 65. Otras 120 denuncias se realizaban en la Comunidad Valenciana. De ellas 58 en Alicante, 45 en Valencia y 17 en Castellón. También destacaba la Región de Murcia con 44 denuncias. En Galicia los casos se situaban en 33, 19 de ellos en la provincia de Pontevedra.

En junio del año 2008 se presentaba un estudio sobre caracterización de la accidentalidad para el Plan General de Motos, encargado por la Dirección general de Tráfico a la empresa Neo_metrics, aclarando entre otros los siguientes aspectos:

- El factor determinante en el aumento de la accidentalidad en motos y ciclomotores es la exposición al riesgo. El fuerte crecimiento sostenido desde 2004 del parque de motocicletas explica, en gran medida, el aumento de la accidentalidad y la mortalidad. De hecho la severidad del accidente en motocicletas (tasa de accidentes por víctima mortal) se ha reducido un 28% en el mismo periodo.
- Existen factores que no han podido ser analizados ya que presentan un alto grado de falta de información. Por ejemplo, velocidad inadecuada (51% del 2006), cansancio (90% del 2006), alcohol (88% del 2006), ...
- En el periodo 2004-2006 la mortalidad en ciclomotor se ha reducido un 23% mientras que la de motocicleta ha crecido un 19%. Esta tendencia se mantiene en el 2007: de enero a septiembre el número de fallecidos en motocicleta ha crecido un 37% mientras que el ciclomotores se ha reducido un 27%.
- Desde 2004 se observa una reducción de la severidad (tasa de accidentes por víctima mortal): mientras que en el 2004 fallecía un ocupante por cada 46 accidentes, en el

Casco Budista promocionado por la DGT de la marca BKS. Modelo Galaxy Live Peace de 150 €



El mismo casco, de la misma marca, con las mismas características técnicas pero sin el diseño y los consejos Budistas costaba 74,95 €.



2006 falleció un ocupante por cada 52 accidentes, una reducción del 13%. En el caso de las motocicletas la reducción ha sido más drástica (28%).

- El mayor crecimiento de la mortalidad en motocicletas se observa en vehículos de menos de dos años, a pesar de la experiencia del conductor (según prospección realizada con los datos de los conductores implicados en accidentes mortales 24h carretera, en el mes de julio del 2007 se llegó a la conclusión de que en esos 52 accidentes la experiencia conduciendo motocicletas no era un handicap), por lo que el ritmo de matriculación está explicando en gran medida el crecimiento de la mortalidad.

- El porcentaje de víctimas mortales de más de 35 años ha crecido un 18% desde el 2004 a 2006. Es la variable más determinante a la hora de

caracterizar el grupo que presenta un crecimiento de mortalidad más elevado.

- El porcentaje de víctimas mortales con más de 4 años de experiencia ha crecido un 23% desde el 2004 a 2006. Si analizamos la experiencia de los conductores de más de 35 años se observa que la proporción en el 2006 de los que tienen más de 4 años llega a ser de un 87%.

El 15 de julio del año 2008 la Dirección General de Tráfico recurría a fomentar un casco diseñado por la religión Budista. Una religión que alcanzaba el estatus de religión con arraigo en noviembre del año 2007, reconociéndose oficialmente.

En el marco de la presentación del dispositivo de seguridad junto al "Manual de conducción de motocicletas", que inspeccionado por el Departamento I+D+F de la A.M.M., entre otras cosas recomendaba la concentración antes de subir a este vehículo, el director de la DGT, Don Pere Navarro, explicaba que se necesita "un poco de ayuda de la filosofía oriental para el manejo de la moto". El Lama, aclaró que los monjes budistas no venden cascos, sino que les dotan "de un valor añadido".

El casco Budista en el momento de su comercialización salía por un precio de 150 €, precio por el que el usuario puede adquirir un integral de igual calidad y mayor protección en el mercado. Pero si el usuario decidía adquirir un casco de la misma marca y mismo tipo Jet, el precio descendía a 74,95 €.

El absurdo (teatro de lo absurdo) se consolidaba en mayo del año 2008, con una campaña de la Dirección General de Tráfico con el lema "Nadie tiene la cabeza tan dura como para no llevar casco" que dejaba de engañoso manifiesto pero de un claro y reconocido beneficio social que el uso del casco era "obligatorio siempre" en motocicleta, ciclomotor y en quad, para conductores y acompañantes en vías urbanas o interurbanas informando, con relación a la infracción de no usarlo, sobre los siguientes extremos:

1. Supone una sanción grave.
2. Supone la pérdida de 3 puntos.
3. Si el acompañante no lleva casco la infracción recaerá sobre el conductor.

Año 2009.

Entre el 9 y el 22 de febrero la Dirección General de Tráfico realizaba una campaña de control y vigilancia del uso del cinturón de seguridad y sistemas de retención infantil. Los Agentes de la Guardia Civil de Tráfico controlaron 997.903 vehículos denunciando a un total de 12.535 usuarios.

En un 0,9 % de los vehículos controlados, el conductor no hacía uso del cinturón de seguridad y en un 0,26 % no lo hacían sus ocupantes.

Detectándose a 9.413 conductores que no hacían uso del cinturón de seguridad y 513 menores que viajaban sin ningún sistema de retención infantil.

En la nota de prensa emitida el 3 de marzo a este respecto, la Dirección General de Tráfico recordaba, y puede entenderse que asumiendo de esta forma responsabilidad sobre las excepciones del artículo 119, que:

- “../.. un acto tan sencillo como abrocharse el cinturón, reduce en un 50% el riesgo de muerte y mitiga la gravedad de las lesiones en caso de accidente. En menores, ese porcentaje es mayor, ya que nueve de cada diez lesiones infantiles graves o mortales, podrían haberse evitado si se hubiera utilizado los sistemas de retención infantil. Pero aún, durante el año pasado no lo llevaban el 22% de las víctimas mortales de accidentes en que estuvieron implicados turismos o furgonetas, vehículos en que su uso es obligatorio.”
- La Ley de Seguridad Vial fija que el uso de cinturones de seguridad u otros sistemas de retención homologados correctamente abrochados es obligatorio para el conductor y los pasajeros, tanto en vías urbanas como interurbanas.
- El incumplimiento de esta norma está tipificado como infracción grave, sancionado con multa de 150 euros.
- Además, el sistema de permiso por puntos prevé que conducir sin utilizar el cinturón de seguridad o transportar a un menor sin que utilice un sistema de retención infantil llevará a la pérdida de tres puntos.

El día 25 de junio del año 2009 se daban los resultados de la campaña de “vigilancia de motos” en la que se controlaron 100.976 motocicletas, siendo denunciadas por no hacer uso del casco de protección 297 de ellos. Dicho de otra forma, en un 0,29 % los usuarios de motocicletas no hacían uso del casco.

Una lectura rápida de estos resultados nos lleva a pensar que en la actualidad existen menos usuarios de motocicletas que no hacen uso adecuado del casco de protección (0,29 %) que usuarios de turismo y otros hacen no uso del cinturón de seguridad (1,25 %), dando muestra del nivel de responsabilidad en el uso de elementos para su seguridad del colectivo de usuarios motociclistas.

Campaña Control Motocicletas (4 al 18 de junio de 2009)	NÚMERO DE MOTOCICLETAS CONTROLADAS	NÚMERO DE MOTOCICLETAS DENUNCIADAS	NÚMERO DE DENUNCIAS POR LOS CONCEPTOS QUE SE ESPECIFICAN											NÚMERO TOTAL DE DENUNCIAS
			VELOCIDAD	ALCOHOL y DROGAS	CASCO	ITV	ADELANTAMIENTOS	PLACA DE MATRÍCULA	SEGURO OBLIGARIO	DOCUMENTACION	OTRAS DENUNCIAS			
TOTAL	100976	2690	283	42	0	297	360	304	132	22	110	320	895	2765

Salto a la actualidad. Exención de uso.

Posiblemente si se dijera que desde hace años en España es totalmente legal circular con una motocicleta de 1.800 c.c. y 200 C.V. sin hacer uso del casco de protección, más de un lector, oyente o interlocutor se sorprendería y pensaría que estamos equivocados y lo cierto es que no estamos equivocados. A fecha actual hubiera sido deseable y bueno que lo que se juzga y estudia en crítica constructiva en este apartado hubiera sido FALSO.

Es una constante encontrar dentro de nuestro repertorio legal aspectos que por sí solos forman parte del espectáculo de los despropósitos y falta de seriedad de las propias Administraciones públicas y que llegan a confundir al usuario sobre las verdaderas intenciones de los mal llamados sistemas sancionadores.

La credibilidad y la lógica función ejemplarizante y aleccionadora de las Administraciones públicas, no se encuentran en su mejor momento, pese a disfrutar de sociedades del siglo XXI.

La Asociación Mutua Motera viene informando desde el año 2008 a las autoridades nacionales de la gravedad que supone la exención de uso del casco que establece nuestro Reglamento General de Circulación.

Podemos pues imaginar, y sería totalmente legal, que un Guardia Civil de la Agrupación de Tráfico prestara su servicio sobre su motocicleta sin hacer uso del casco, en una autopista y se cruzara con el orgulloso propietario y conductor de una brillante y mastodóntica “súper turismo” de 120 C.V., que tampoco haría uso del casco, ante los ojos incrédulos de aquellos ciudadanos que siempre han pensado que el uso del casco en España es obligatorio.

Pero la obligación no pasa de ser un “como norma general”... y esa es la parte delicada que pretendemos desarrollar en este informe.

Desde hace algunos años (año 2007 y siguientes), la Asociación Mutua Motera viene advirtiendo y haciendo especial hincapié en las diferentes conversaciones mantenidas con representantes públicos competentes en la materia, de la necesidad de modificar de forma urgente el Reglamento General de Circulación, no dejando espacio a este tipo de exención dotada de escasa lógica, sin haber recibido ninguna explicación sobre las intenciones y futuro.

Pese a todo y gracias a la intervención de las diferentes Administraciones públicas, entidades privadas, otros agentes sociales y a los cambios en la conciencia pública del usuario, a fecha actual se ha llegado a alcanzar un porcentaje de uso de casi el 100% a pesar de localizarse determinados aspectos que dejan constancia sobre los deberes pendientes:

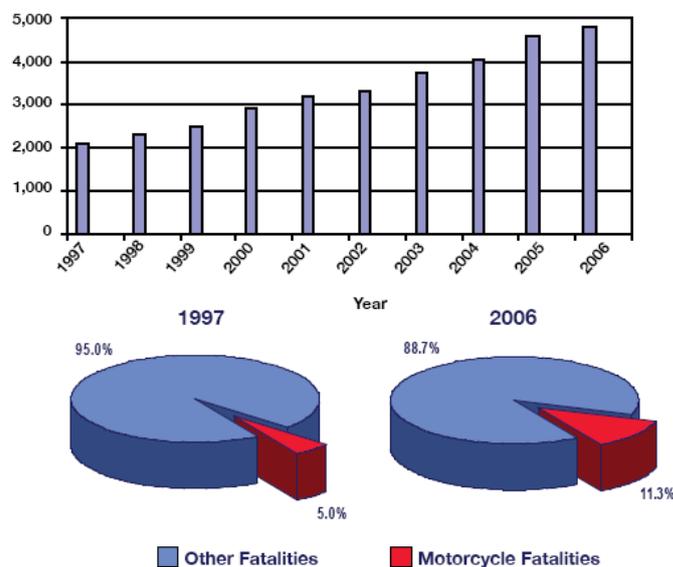
- Recientes estudios de la DGT (verano del año 2007) nos indican que en motocicletas, en general, el uso del casco alcanza un 99,2 %, sin embargo, si descendemos a datos concretos, los peores resultados se dan en acompañantes que circulan por ciudad, tan sólo el 95 % lo utilizan.

- Estos estudios han localizado que en ciclomotor, en general, lo usan un 93,4 %, pero la cifra más baja señala a los acompañantes que circulan por ciudad, sólo el 84,5 % lo usan.
- Se ha observado, sobre todo en el marco del tránsito urbano y tránsito interurbano rural y en especial sobre usuarios entre los 14 y los 25 años, una gran cantidad no porta casco adaptado a su talla y el ceñidor (sistema de sujeción) no ajustado o suelto.

En España durante el año 2007 se contabilizaron, sólo en zona urbana, 268 fallecidos entre los usuarios de motocicletas, 109 de ellos circulaban sin casco.

En octubre del mismo año, el departamento de transporte de Estados Unidos en un documento con título "Plan de acción para reducir los accidentes de motociclistas" dejaba clara constancia de las tendencias y perfiles de accidentalidad similares a los contemplados en el ámbito geográfico Español (vea e intérpretese a modo de ejemplo cuadro adjunto).

Motorcycle Rider Fatalities by Year



Source: NCSA, FARS 1997-2005 (Final), 2006 (ARF) Proportion of Motorcycle Fatalities

¿Podemos utilizar los datos estudiados en Estados Unidos para poder comprender la casuística de accidentalidad nacional? Efectivamente, en ocasiones se hace necesario para el esclarecimiento de causas y concurrencias, la comparación con otros entornos geográficos, sin olvidar las claras coincidencias del tipo vehículo/usuario.

En esta ocasión expondremos algunas de las conclusiones finales del referido estudio, de especial interés para el caso que se trata:

- El 45% de los lesionados mortales en motocicleta no llevaba casco.
- Los ratios de uso del casco son menores en los estados que no exigen el uso obligatorio del casco a todos los motoristas.

- En 2006 el 68 % de los motoristas en estados con uso obligatorio del casco, cumplían con la obligación del uso del casco, contra el 37% de cumplimiento en los estados donde no se exige el uso obligatorio.
- Los motoristas están más expuestos a fallecer en accidentes que involucran más de un vehículo; El 55% fallecieron en accidentes multi-vehículo, mientras el 45 % lo hicieron en accidentes con un solo vehículo.
- Las motocicletas se están convirtiendo cada vez más en un grupo importante de vehículos en el parque total. La popularidad de este medio de transporte se atribuye al reducido coste de adquisición de una motocicleta, a su uso recreacional, y para algunos modelos, a la eficiencia en cuanto a consumo de combustible. Si bien en un principio las motocicletas se pensaba que eran vehículos de uso durante tiempo cálido, la industria de la motocicleta espera ahora, ante el incremento del precio de los combustibles, incrementar sus ventas al prever el uso de la motocicleta también durante el invierno.
- Estas variables, junto a la congestión del tráfico, el incremento de camiones ligeros y el uso deportivo de vehículos, sumado a la llamada de nuevos motoristas de mediana edad, nuevos, y a los formadores de motoristas que esperan un incremento de sus ingresos, está influyendo en el crecimiento del uso de la moto, del número de motoristas, y del potencial incremento de los muertos y heridos en accidente. Todos estos factores suponen un reto significativo a la hora de reducir el número de motoristas muertos y heridos.

En España en el año 2008, nuevas investigaciones para la actualización de tendencias relacionadas con el uso del casco de protección de usuarios de motocicletas y ciclomotores desarrolladas por IMI S.L. por encargo del Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la Dirección General de Tráfico y correspondientes a la época de “otoño/invierno” del referido año, establecía la situación actual para usuarios de motocicletas en un 99,7% que usa el casco en entornos no urbanos, frente a un 99,4% que ha sido contabilizado en entornos urbanos.

Por otro lado, el estudio localizaba el porcentaje más elevado de infracción de la normativa de seguridad vial entre los pasajeros de motocicletas en entornos urbanos (2,7%) debiendo tener en cuenta que el resultado de los contrastes nos indicaba que, con un nivel de confianza del 95%, el comportamiento en entorno urbano y no urbano, en cuanto al uso de casco es distinto.

Sobre los usuarios de ciclomotores contabilizados en entornos no urbanos, un 97,4% hacía uso del casco frente al 96,6% de los usuarios, de entornos urbanos. Ambos entornos se encontraban muy cercanos. Por otro lado, se ha localizado el porcentaje más elevado de un comportamiento de “no uso de casco”, (10,9%) entre los pasajeros de ciclomotores en entornos urbanos.

Dentro de las conclusiones del estudio referenciado y al objeto de favorecer la comprensión del tratamiento de uso de la motocicleta, se ha considerado la necesidad de exponer textualmente, por su especial interés, parte de ellas:

- “Simplemente por pura observación podemos hacer una fotografía de los usuarios de motocicleta y ciclomotor. Este medio de transporte se ha establecido y afianzado como uno más, con unas características de uso específicas. Así, de la cantidad de observaciones realizadas en las variables de estratificación se descubre un uso mayoritario de motocicleta y ciclomotor en días laborables que en festivos en zonas urbanas de grandes poblaciones y en horarios de mañana y, por supuesto, una utilización primordialmente individual de este medio de transporte”.
- “En cuanto a las zonas geográficas, se generan agrupaciones tanto por tipología de comportamiento de uso de casco, como por proximidad geográfica. Principalmente destaca la zona sur como aquella en la que se da un menor porcentaje de uso de casco”.
- “../..las diferentes franjas horarias analizadas muestran distintos comportamientos en cuanto a uso de casco en cada tipo de vehículo, siendo las horas correspondientes a la mañana y el mediodía las que muestran un mayor porcentaje de usuarios de casco y las correspondientes a la tarde y a la noche las que muestran un porcentaje menor, aunque estos porcentajes son cada vez más cercanos, pudiendo decir que el comportamiento en cuanto a uso del casco en horarios de tarde y noche se asemeja cada vez más al de mañana y mediodía”.
- “El tipo de vía analizado ha venido mostrado un cambio con respecto a otras oleadas. Si bien antes se formaban dos grupos, por un lado la vía urbana y por otro las vías no urbanas, y en 2007 se apreciaba como el comportamiento en cuanto a uso de casco en vía urbana se va asemejando cada vez más con el de carretera comarcal y autonómica. En 2008 este comportamiento se asemeja aún más, hasta el punto en que en conductores de ciclomotor y en pasajeros de motocicleta el comportamiento es similar en todos los tipos de vía analizados.”

Del 15 de mayo al 30 de julio del año 2009, la Dirección General de Tráfico ejecutaba una campaña de vigilancia y control de uso del casco, donde se pedía la participación de determinados agentes sociales y otras Administraciones públicas (asociaciones, ayuntamientos, etc.).

La campaña fundamentaba su acción en el perfil de la siniestralidad en nuestras vías públicas, con más de 100.000 accidentes cada año, reconociendo que la accidentalidad vial constituye un problema nacional que necesita el concurso de todos para su resolución.

Presentaba a su vez los últimos datos, explicando que en España el porcentaje de motoristas que no utilizan el casco se sitúa en torno al 3%. Sin embargo, el *número de conductores de motocicleta muertos en accidente de tráfico que no lo llevaba puesto es del 21%*. Y la DGT con lógico criterio entendía que la llegada del buen tiempo, con el correspondiente aumento del uso de estos vehículos de dos ruedas, ofrece una especial oportunidad para insistir en la importancia del uso del casco.

En la reciente y referenciada campaña del año 2009, la Dirección General de Tráfico advertía

Nota prensa campaña 2007.

Nota de prensa

MINISTERIO DEL INTERIOR

Campaña divulgativa

Al año de la puesta en marcha del Permiso por puntos, Tráfico inicia una campaña para la protección de los motoristas a través de la concienciación y vigilancia del uso del casco

- Durante el año 2006 fallecieron 749 motoristas en accidentes en carretera y zona urbana, de ellos el 19% no utilizaban el casco
- El objetivo principal de la campaña es incrementar el uso del casco de los usuarios más vulnerables, los ocupantes de ciclomoteres, sobre todo en ciudad y zonas vacacionales, para que continúen disminuyendo las cifras de muertos por accidente de tráfico.
- Su uso disminuye el 50% la posibilidad de muerte en caso de accidente
- Se controlará a más de 50.000 motociclistas y ciclomoteres

20 de julio de 2007. Entre el 23 y el 29 de julio la Dirección General de Tráfico llevará a cabo una campaña divulgativa sobre el uso del casco con el eslogan "Hay muchas razones para ponerte el casco. Elige la tuya y hazlo. No podemos conducir por ti". La campaña también tendrá un carácter de vigilancia, con control intensivo del cumplimiento de la obligación de uso del casco con el objetivo de realizar, al menos, 50.000 controles de los conductores y pasajeros de motocicletas y ciclomoteres.

La realización de esta campaña se hace coincidir con el verano y el mayor uso de las motos, para tratar de concienciar de los riesgos que conlleva la conducción de este tipo de vehículos.

Para colaborar en esta campaña se ha invitado a los Servicios de Tráfico de las Comunidades Autónomas de Cataluña y el País Vasco, que tienen transferidas las competencias en materia de tráfico, a los Ayuntamientos de más de 5.000

Esta información puede ser usada en parte o en su totalidad sin necesidad de citar fuentes:
www.dgtr.mityc.es / www.amm.es / www.dgt.es

Página 1 de 3

Nota prensa campaña 2009.

Nota de prensa

MINISTERIO DEL INTERIOR

Campaña especial del uso del casco

Tráfico prepara una nueva campaña de vigilancia y control de uso del casco entre usuarios de motocicletas y ciclomoteres

- La campaña se desarrollará en las Comunidades Autónomas de Andalucía, Extremadura y Murcia entre el 15 de mayo y el 31 de julio.
- Con el objetivo de coordinar el desarrollo de la campaña, la DGT convoca a una reunión a las Federaciones de Municipios y Provincias de Andalucía, Extremadura y Murcia, los gobiernos de estas Comunidades Autónomas y diversas asociaciones de usuarios y víctimas de accidentes de tráfico, cuya participación es imprescindible para el éxito de la misma.

22 de abril de 2009. Hoy, en el municipio de Dos Hermanas (Sevilla), la Dirección General de Tráfico, ha convocado a las Federaciones de Municipios y Provincias de Andalucía, Extremadura y Murcia, a los Gobiernos de dichas Comunidades Autónomas y a diversas asociaciones de usuarios y víctimas de accidentes de tráfico: RACE, ROKO, Asociación Mutua Motera, STOP ACCIDENTES, PAUT, AESLEME, DÍA ASPAYM y la Fundación Española para la Seguridad Vial, a una reunión para preparar una campaña de concienciación y vigilancia del uso de casco en motocicletas y ciclomoteres que se desarrollará entre el 15 de mayo y el 31 de julio.

Este tipo de campaña específica está contemplada en el conjunto de medidas aprobadas por el Grupo de Trabajo GT 52 "Motociclistas y seguridad vial" del Consejo Superior de Seguridad Vial, medidas recogidas en el Plan de Seguridad Vial de Motociclistas y Ciclomoteres.

El compromiso de los agentes locales es fundamental para que esta campaña cumpla los objetivos previstos ya que el 25% de las víctimas mortales de motociclista y el 43% de ciclomotor se produjeron en zona urbana y es en algunos municipios donde el uso del casco puede llegar a sólo el 40%, de acuerdo con los estudios de observación del uso del casco realizados por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial.

Esta información puede ser usada en parte o en su totalidad sin necesidad de citar fuentes:
www.dgtr.mityc.es / www.amm.es / www.dgt.es

Página 1 de 3

que circular sin casco se penalizará con una multa de 150 euros, la retirada de 3 puntos y la inmovilización inmediata del vehículo, quedando éste retenido hasta que el conductor y su acompañante se personen con su casco ante los agentes de la autoridad.

El art. 70 de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial establece que "Los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia de tráfico podrán proceder a la inmovilización del vehículo cuando, como consecuencia del incumplimiento de los preceptos de esta Ley, de su utilización pueda derivarse un riesgo grave para la circulación, las personas o los bienes. A estos efectos, se considerará riesgo grave para las personas el conducir un ciclomotor o motocicleta sin casco homologado. Esta medida será levantada inmediatamente después de que desaparezcan las causas que la hayan motivado".

Ante datos y cifras como los anteriores y considerando la propia exención del artículo 119.3 debemos plantear para la reflexión dos casos típicos de difícil explicación, sobre las actitudes de terceros juzgando y/o analizando a los propios usuarios motociclistas.

- Caso 1: El problema del caso es la cuestión, en el caso de los accidentes de tráfico con víctimas, de si realmente nos encontramos ante datos relacionados con el cumplimiento o el incumplimiento de la ley, cuestión que no puede ser resuelta ni por la propia Administración.

- Caso 2: Por otro lado, son ya demasiadas las ocasiones en las que se ha calificado a los usuarios de motocicletas de imprudentes por determinados

medios de comunicación, presentándose imágenes donde claramente se percibe la circulación de usuarios que no hacen uso del casco de protección.

¿Nos encontramos ante usuarios que incumplen la ley o estamos ante determinados ciudadanos que acogiéndose al marco legal, deciden asumir determinados riesgos?

Ante el primer caso sabemos que no existe una base de datos sobre los certificados de exención, relacionados con el uso del casco, expedidos a los conductores ni en la Dirección

General de Tráfico ni en los organismos públicos relacionados con sanidad incluido el propio Ministerio, además de la complicada adaptación al lastre legal del entorno de la Ley 15 de 1999 sobre protección de datos de carácter personal.

Por tanto, salvo que casualmente el escenario del accidente, testigos u otras personas conocedoras del caso, arrojen esa información, los investigadores de los accidentes de tráfico (Guardia Civil, Policías autonómicas o locales, etc.) no tienen acceso a conocer si el finado en el accidente estaba en posesión de la exención de uso del casco de protección, dato que queda entre el fallecido y el doctor firmante del documento.

Es pues lógico pensar, hablando de la indefensión de la persona fallecida y la posibilidad ofrecida por el artículo 119.3 cuestionado, que nadie puede determinar si se incumplía la Ley (artículo 118 del RD 1428/2003) o tan solo se asumía o desconocía de forma absolutamente legal el riesgo.

En el segundo y último caso, los medios de comunicación, por desconocimiento de la existencia de la exención, califican la conducta de algunos usuarios que circulan sin el casco con tonos de ilegalidad, desconociendo si el ciudadano motociclista está amparado por el certificado de exención.

Estos hechos perjudican la imagen del colectivo predispuesto por convicción a luchar por su seguridad. Un colectivo de ciudadanos y usuarios de motocicletas y ciclomotores.

Pese a todo, bajo ningún concepto es lógico considerar que sobre una motocicleta o ciclomotor no es necesario el uso del casco y tan solo la exención de fuerza mayor debería mantener determinado rango de supervivencia dentro de la casuística general.

Llegado este punto debemos recordar los diferentes informes elaborados y relacionados con el uso y no uso del casco de protección e incluso criterios legales de inmovilización del vehículo, remitiéndonos desde este Departamento a los mismos y que en su momento se han publicado y/o puesto a disposición de la Dirección General de Tráfico.

Publicidad sin control. Riesgos y últimas reflexiones.

Uno de los claros problemas que plantea la excepción de uso del casco de protección del artículo 119.3 cuestionado es la aplicación, por otro lado escasamente conocida, de determinado tipo de publicidad y el control de los sistemas sancionadores sobre la misma.

En el año 2006, durante la edición del Salón de la Moto de Barcelona se detectó a algún fabricante que en sus catálogos publicitarios presentaba imágenes como las mostradas en este apartado. Es a partir de entonces cuándo este Departamento comienza el análisis de la publicidad encontrando incumplimientos graves al RGC que no se reconducían en el tiempo.

Imágenes catálogos publicitarios (año 2006).



En el mismo sentido y en apoyo de este apartado para la reflexión, tratando el asunto de la velocidad máxima de los ciclomotores y la falta de control sobre la publicidad, se detectaba algún catálogo de fabricantes que presenta sus ciclomotores como vehículos que no cumplían el marco legal.

Debemos recordar que la definición dada por el apartado 7 del anexo del Real Decreto legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial queda redactada en los siguientes términos:

"Ciclomotor: tienen la condición de ciclomotores los vehículos que se definen a continuación:

- a) Vehículo de dos ruedas, provistos de un motor de cilindrada no superior a 50 cm³, si es de combustión interna, y con una velocidad máxima por construcción no superior a 45 Km/h.
- b) Vehículo de tres ruedas, provisto de un motor de cilindrada no superior a 50 cm³, si es de combustión interna, y con una velocidad máxima por construcción no superior a 45 Km/h.
- c) Vehículos de cuatro ruedas cuya masa en vacío sea inferior a 350 Kg, excluida la masa de las baterías en el caso de vehículos eléctricos, cuya velocidad máxima por construcción no sea superior a 45 Km/h y con un motor de cilindrada igual o inferior a 50 cm³ para los motores de explosión, o cuya potencia máxima neta sea igual o inferior a 4 KW, para los demás tipos de motores."

La siguiente imagen muestra el catálogo de un fabricante que publicita las características técnicas de sus ciclomotores relacionadas con la velocidad máxima en 60 km/h, es decir, 15 km/h por encima de la norma.



Resumen sobre los beneficios indiscutibles del uso del casco de protección.

¿Dónde se producen las lesiones más habituales en caso de accidente? Como datos referenciales y atendiendo a la casuística del multitraumatizado tras un accidente de tráfico cuando hacía uso de una motocicleta o ciclomotor, las lesiones más comunes se localizan con la siguiente distribución:

- Palma de las manos: Erosión y quemaduras.
- Cuello: Distensión, luxación y/o fractura cervicales.
- Cráneo: Cráneo y/o encéfalo.
- Pelvis: Fractura.
- Clavícula: Fractura.
- Glúteos: Erosión.
- Lumbares: Luxación y/o fractura.
- Extremidades: Rodillas, tibia, peroné, fémur, cúbito, radio (en algunas ocasiones humero).
- Tobillos: Maleolo.

El Reglamento europeo de Ginebra nº 22, somete a prueba la absorción de impacto del casco, la visión periférica, la deformación lateral y frontal ante fuerzas de compresión, la resistencia del sistema de sujeción y la resistencia al descalce del casco.

En la actualidad para la homologación se hace necesario que tengan que cumplir con una serie de enmiendas 05 y anteriores al referido reglamento.

En términos generales, algunas de las especificaciones técnicas de un casco homologado son:

- Se determina cierta calidad en la visión periférica.
- No afectará peligrosamente a la capacidad auditiva del usuario.
- La superficie exterior será lisa.
- La temperatura en el espacio entre el casco y la cabeza no será excesiva y podrá incorporar a tal fin sistemas de ventilación.
- El interior no debe presentar ningún borde cortante y las partes rígidas internas que sobresalgan estarán cubiertas de forma que no se concentren las cargas transmitidas a la cabeza.
- Los diversos componentes del casco estarán ensamblados de forma que no sean propensos a desprenderse fácilmente como consecuencia del impacto.
- Se mantendrá sobre la cabeza del usuario por medio de un sistema de retención que quede asegurado bajo el mentón y esté firmemente unido a la carcasa.
- El sistema de retención debe incluir un barboquejo sin mentonera.
- Los materiales no podrán producir trastornos dérmicos.

Ya en plena edad media, e incluso con anterioridad, los guerreros procedían a proteger las partes más sensibles al impacto con sistemas dotados de materiales y diseños estructurales muy distintos, reconociendo así la fragilidad y limitaciones del cuerpo humano.

En 1.943, Cairos y Holbourn concluyeron en sus estudios que los cascos reducían el riesgo de fractura de cráneo en un 33 %. Nunca con anterioridad ni desde entonces ha existido estudio alguno que demostrara que el uso del casco, en caso de accidente, puede ser perjudicial para la víctima.

En 1984 McSwain y Petrocelli determinaban que en los accidentes de usuarios motociclistas las lesiones en la cabeza eran las de probabilidad más grave en caso de que no usaran casco de protección.

En 1986 Evans y Erick, con datos de accidentes desde 1975 a 1986 demostraban una eficacia del casco del 28 % +/- 8% en la reducción de muertes de usuarios de motocicletas con independencia de que se fuera pasajero, conductor, hombre o mujer.

En 1987 Lloyd y asociados localizaban una incidencia de dos a tres veces mayor entre los que no portaban el casco con los que si hacían uso del mismo.

En 1988 Rivara y asociados indicaban que el 57 % de los pacientes heridos en accidentes de motocicleta sufrían lesiones en la cabeza.

En 1989 Wilson en Estados Unidos y con datos desde 1982 a 1987, localizaba una reducción del riesgo de muerte del 30 %.

En 1992 Shankar demostraba que los motociclistas hospitalizados que no portaban casco tenían una relación del 54,6 % de lesiones en la cabeza frente al 38,5% de los que hacían uso del mismo.

En 1996 un informe de la NHTSA decidía que la eficacia en el uso del casco de la motocicleta se situaba en torno a un 9 % en la prevención de cualquier tipo de lesión y un 35 % en la prevención de fallecimientos.

En 1998 la NHTSA determinaba que los cascos tenían una eficacia del 36 % en la prevención de fallecimientos y un 65 % de eficacia en la prevención de lesiones cerebrales.

El 15 de enero del año 2003, el estudio europeo de seguridad de los cascos publicado por el RACC Automóvil Club en colaboración con otros clubes europeos, arrojaba entre otras, las siguientes e interesantes conclusiones:

- En España pierden la vida 2,3 motoristas al día. El uso del casco reduce en un 29% la posibilidad de morir después de un accidente
- Más de la mitad de los accidentados de moto o ciclomotor sufren lesiones en la cabeza. Por este motivo el casco es imprescindible para evitar consecuencias graves derivadas de un accidente.
- Cabe tener en cuenta que la probabilidad de muerte para el usuario de un vehículo de dos ruedas es 13 veces superior que para el ocupante de un turismo. En caso de colisión, el motociclista recibe directamente sobre su cuerpo el impacto contra el suelo, un vehículo, o cualquier objeto del mobiliario urbano o de carretera.

- El casco es especialmente efectivo e imprescindible cuando se viaja a baja velocidad. El margen de protección es mucho más amplio rodando a 50 o 60 km/h, que cuando se circula a velocidades más elevadas.
- Diversos estudios médicos demuestran en condiciones de igual velocidad, un motorista equipado con casco sufre lesiones menos graves que un motorista que no lo lleve. El casco aumenta el margen de seguridad del usuario.
- Por ejemplo, un accidente a 20 km/h para un motorista sin casco puede suponer conmoción cerebral, mientras que un motorista que lleve casco resultará con toda probabilidad ileso. Para que se produzca la misma lesión, es decir conmoción cerebral, la velocidad a la hora del accidente debe aumentar considerablemente. Lo mismo sucede con lesiones de mayor gravedad.
- El uso del casco reduce en un 29% la probabilidad de sufrir lesiones mortales tras un accidente de moto. Del mismo modo, los motoristas que circulan sin casco, aumentan en un 40% la probabilidad de sufrir una lesión craneal grave, y un 15% leve.

Según la Dirección General de Tráfico, en el año 2007, en caso de accidente, el casco es el único elemento de protección capaz de evitar lesiones en la cabeza, sin duda las más graves. Su uso reduce las muertes en un 50% y evita dos de cada tres lesiones cerebrales. Este tipo de lesiones produce el 85 % de los muertos y la mitad de los heridos de motos y ciclomotores.

Ante una absurda carencia de políticas de educación preventiva en los procesos formativos básicos de la sociedad, responsabilidad directa de la propia Administración, el efecto de la legislación en el uso del casco ha sido fundamental en España para reducir los fallecimientos y lesiones de usuarios de motocicletas, ciclomotores y ciclistas, pese a que solo los primeros deberían, según la ley y como norma general, hacer uso del casco de protección homologado, frente a los cascos certificados de los usuarios de bicicletas y ciclomotores.



El viejo y pasado discurso de la certificación de cascos de protección para ciclomotoristas.

Ya se ha comentado en apartado anterior (mírese año 1991 del repertorio histórico) sobre la Norma de Certificación para Cascos de Ciclomotores. En base a los criterios ya explicados se reitera la necesidad de la desaparición de la existencia activa de la UNE 26428 relativa a la certificación de casco de protección para uso legal de usuarios de ciclomotores en base a los siguientes criterios:

- La diferencia en la calidad y funcionalidad relacionada con la seguridad pasiva, de los elementos de protección certificados por la UNE 26428 y el R-22.
- La baja velocidad de impacto necesaria para generar una lesión de gravedad con cascos de protección certificados. La baja velocidad de impacto puede ser mortal en impactos contra árboles, farolas, bordillos de las aceras, señalización vertical, mobiliario urbano,... Nunca la “baja velocidad” debería justificar una relajación en las medidas de seguridad.
- La velocidad máxima de circulación de los ciclomotores por encima de 40 km/h.

Situación del IVA en los cascos de protección.

A modo de ejemplo en Europa, en el año 2002 se presentaba la PREGUNTA ESCRITA E-2595/02 de Stavros Xarchakos (PPE-DE) a la Comisión. Cascos para motociclistas y multas en Grecia.

Asunto: Cascos para motociclistas y multas en Grecia.

En los últimos tiempos, las autoridades griegas han procedido a la imposición de multas y al embargo de las motocicletas de aquellos conductores de vehículos de dos ruedas que no llevaran casco mientras circulaban. Sin embargo, los motociclistas griegos protestan porque los precios de un casco seguro y de calidad oscilan en Grecia entre los 300 y los 600 euros, debido sobre todo a los elevados impuestos y aranceles que aplican las autoridades griegas.

¿Qué opina la Comisión sobre el importe de los impuestos y aranceles griegos sobre los cascos? ¿Cuál es la carga tributaria exacta en los restantes 14 países de la Unión?

Respuesta complementaria del Sr. Bolkestein en nombre de la Comisión

(17 de diciembre de 2002)

A fin de responder a la pregunta planteada por Su Señoría, la Comisión ha llevado a cabo una investigación en relación con los Estados miembros distintos de Grecia. Por lo que

se refiere a los cascos para conductores de motocicletas, existen sobre todo dos tipos de imposición: el IVA y los derechos de aduana.

Con excepción del Reino Unido, que aplica un tipo cero de IVA, todos los demás Estados miembros aplican un tipo normal, es decir: Luxemburgo el 15 %; Alemania y España el 16 %; Portugal el 17 %; Grecia el 18 %; los Países Bajos el 19 %; Francia el 19,6 %; Italia y Austria el 20 %; Bélgica e Irlanda el 21 % (no obstante, Irlanda aplica un tipo cero para los cascos para niños); Finlandia el 22 % y Suecia y Dinamarca el 25 %.

La aplicación del tipo normal se ajusta a la Sexta Directiva 77/388/CEE(1) en materia de IVA. Una disposición de esta Directiva permite bajo ciertas condiciones mantener con carácter temporal el tipo cero.

Por lo que se refiere a los derechos de aduana, el tipo no preferencial aplicado a las importaciones de productos incluidos en los códigos 6506.10.10 (cascos de seguridad de material plástico) y 6506.10.80 (cascos de seguridad de otros materiales) es del 2.7 %.

Además, hay que tener en cuenta que, en el marco de acuerdos preferenciales y concesiones arancelarias, las importaciones de estos productos originarios de la mayoría de nuestros socios gozan de la exención del derecho de aduana (0 %).

Dado que estas medidas arancelarias autónomas o preferenciales se derivan de la legislación comunitaria, está claro que son uniformemente aplicables por todos los Estados miembros al importar los productos previamente mencionados en el territorio aduanero de la Unión.

(1) Sexta Directiva 77/388/CEE del Consejo de 17 de mayo de 1977 en materia de armonización de las legislaciones de los Estados miembros relativas a los impuestos sobre el volumen de negocios Sistema común de impuesto sobre el valor añadido: base imponible uniforme, DO L 145 de 13.6.1977.

Desde el año 2007, la Asociación Mutua Motera viene trabajando en la reducción del IVA de las prendas de seguridad de tipo “legalmente obligatorio” o dedicación en exclusiva del IVA, a la creación de un fondo de apoyo a la investigación y desarrollo sobre la accidentalidad de los usuarios de motocicletas, coordinado por la Dirección General de Tráfico u organismo con competencias similares.

En febrero del año 2007, con el asunto “Solicitud para la toma de medidas urgentes en beneficio de la seguridad vial en general y de los usuarios de motocicletas y ciclomotores en particular”, la Asociación Mutua Motera a través de su Departamento de Seguridad Vial, solicitaba ante la Comisión de Seguridad Vial del Congreso de los Diputados, entre otros intereses comunes a los usuarios de motocicletas, los siguientes puntos:

- Reducción del 16% al 4% del IVA de los cascos de protección al considerarse un producto obligatorio para la seguridad y de primera necesidad.
- Reducción del 16% al 7% del IVA de espalderas y prendas para la protección.
- Retirada de la comercialización de cascos certificados permitiéndose tan solo todos aquellos cascos aprobados y testados según el R. 22/5.

Se recibía respuestas en negativo en el mes de noviembre del año 2007 a las diferentes solicitudes.

El IVA de las prendas de seguridad, incluso las de carácter obligatorio, se sitúa en el 18 %.

Una de las líneas de potenciación del uso del casco de protección o de cascos de protección de mejor calidad es la reducción del tipo de IVA.

Como conclusión, podemos afirmar que después del análisis del repertorio histórico, llegamos de forma clara al criterio que para lograr un buen nivel de aceptación de un cambio normativo, es necesario previamente generar un cambio cultural a través de la concienciación y sensibilización de las necesidades concretas.



En Seguridad Vial, la memoria histórica debe servir para algo más que para escribir un libro.

E.M.S. 2012

Una de las herramientas fundamentales para garantizar el derecho a la seguridad de los usuarios motociclistas es el control del mercado para la protección del consumidor.

*Departamento de Seguridad Vial
Asociación Mutua Motera*

E.M.S. 2012. Parte 1.

Estado actual de las normas de certificación y homologación (según proceda).

En Europa, dentro del CEN (European Standards Agency Comité Europeo de Normalización), el Grupo de Trabajo TC-162/WG-9 trabaja en la elaboración de normas de rendimiento funcional de equipos de protección personal (en España denominados EPI) y sus correspondientes revisiones. No obstante, existen otros comités técnicos trabajando en áreas similares para la protección de usuarios de motocicletas.

Con estas normas se pretende apoyar la certificación CE siguiendo las pautas en el marco de la Directiva 89/686/CEE de comercialización de equipos de protección individual.

Las normas de certificación que en la actualidad existen, relacionadas con la protección de los usuarios de motocicletas son:

Norma	Descripción	Observaciones
EN-1621-1	Protectores de impacto usado por el motociclista en las zonas de rodilla, hombros y codos.	Primera publicación año 1997
EN-1621-2	Protectores de impacto usados para proteger la espalda del usuario de motocicletas.	Primera publicación año 2003. Traspuesta 2004.
EN-1621-3	Protección pectoral	Reciente publicación.
EN-1621-4	Protección sistemas tipo AirBag	
EN-13595	Chaquetas y pantalones. De una sola pieza o dos piezas.	Compuesta de 4 partes. (1).Requisitos y procedimientos. (2,3 y4).Pruebas especializadas abrasión, resistencia costura, de corte por impacto.
EN-13634	Calzado para la protección de usuarios motociclistas.	Primera publicación año 2002, actual 2010.
EN-13594	Guantes para la protección de usuarios motociclistas.	Primera publicación año 2002.
EN-14021	Protecciones contra proyecciones tipo escudo.	

Las normas de homologación que en la actualidad existen, relacionadas con la protección de los usuarios de motocicletas son:

Norma	Descripción	Observaciones
R-22	Reglamento para la homologación de cascos de protección para usuarios de motocicletas.	Reforma actual 5ª.

Formulario de exploración de campo utilizado.



Departamento de Seguridad Vial
 C/ Camino de Breda 37 s/n - 47101 de Ciudad Real
www.mutua.es



Formulario de exploración de prendas y equipos de seguridad para motoristas.

Objetivo: Identificar el oferta real de seguridad en el mercado relacionado con los prendas y equipos de protección para usuarios rivaristas.

Nombre establecimiento	Población	
C/	Nº/	Tfno.
Encajado.	Mail	

Tipo	Marca	Etiquetado			
		Características técnicas		Homologación	
		SI	SI	SI	SI
		NO	NO	NO	NO
Modelo		Instrucciones			

Observaciones	
F4-1.3.30	
F4-1.3.34	
F4-1.3.54	
F4-162 1-1	
F4-162 1-2	
R-22	

Tipo	Marca	Etiquetado			
		Características técnicas		Homologación	
		SI	SI	SI	SI
		NO	NO	NO	NO
Modelo		Instrucciones			

Observaciones	
F4-1.3.30	
F4-1.3.34	
F4-1.3.54	
F4-162 1-1	
F4-162 1-2	
R-22	

Tipo	Marca	Etiquetado			
		Características técnicas		Homologación	
		SI	SI	SI	SI
		NO	NO	NO	NO
Modelo		Instrucciones			

Observaciones	
F4-1.3.30	
F4-1.3.34	
F4-1.3.54	
F4-162 1-1	
F4-162 1-2	
R-22	

De acuerdo con el protocolo para la exploración de AMM de Pasos de Breda de Ciudad Real se realizaron pruebas para determinar la efectividad de los cascos de seguridad vial en el mercado. Los datos de exploración se comparten al público para la mejora de los servicios de los usuarios, siempre y cuando no pueda generarse daño de otro tipo. Asimismo, se garantiza el anonimato de los datos de los usuarios de Breda de Ciudad Real. © Breda de Ciudad Real.

A continuación trataremos una síntesis como rasgos generales de las principales normas anteriores al año referenciado, para aproximarnos al marco de garantías funcional, siguiendo la siguiente estructura:

1. Rasgos generales de la EN-1621-1 (Protección impactos codos, hombros y rodillas).
2. Rasgos generales de la EN-1621-2 (protección impactos espalda).
3. Rasgos generales de la EN-13.595 (Ropa).
4. Rasgos generales de la EN-13.594 (Guantes).
5. Rasgos generales de la EN-13.634 (Calzado).
6. Rasgos generales R-22.5 (Cascos de protección).

Recordamos que en una prenda o equipo de protección que carece del etiquetado y marcaje legalmente establecido, su capacidad para proporcionarnos seguridad dependerá del fabricante, sin estar esta capacidad debidamente certificada y/o acreditada.

Lectura rápida de la normativa base para el análisis.

La comprobación del equipamiento motorista es algo relativamente reciente respecto a la homologación del resto del equipamiento de seguridad, pero que lleva más de una década presente en nuestros derechos.

Rasgos generales de la EN-13.595 (Ropa de protección para motociclistas).

La 13.595 tuvo que nacer luchando contra barreras para impedir que los legisladores usasen los estándares para crear normas de uso obligatorio. Pero la historia de la protección del consumidor desde los estándares garantistas de mínimos de seguridad no pasa por la obligatoriedad de uso, sino por la libertad de uso y la conciencia incrustada en los rasgos culturales de la sociedad de la “necesidad de uso”.

La norma se enfoca a establecer los criterios de cumplimiento en resistencia y ergonomía de las chaquetas, pantalones y monos de una o dos piezas fabricados para proteger a usuarios de motocicletas.

Esta norma se divide en cuatro partes bien diferenciadas:

- Parte 1: Generalidades. Establece requerimientos técnicos para los materiales, su confección y prestaciones y la distribución de zonas con sus características básicas. Dentro de la primera parte se especifican dos niveles de protección “Nivel 1” (bajo nivel de protección) y “Nivel 2” (mayor capacidad de protección).
- Parte 2: Establece los métodos de prueba para determinar la resistencia a la abrasión.
- Parte 3: Método de prueba de resistencia a la presión.
- Parte 4: Método de prueba de resistencia al corte por impacto.

Rasgos generales de la EN-13.594 (Guantes de protección para usuarios motociclistas).

Los guantes, para su certificación según la EN-13.594 deben superar determinadas pruebas de resistencia física, comportamiento ergonómico y químico.

Algunos puntos de evaluación son la resistencia al desgarro, resistencia de costuras, al corte, a la abrasión, sujeción, cobertura, tallas, ergonomía, componentes rígidos, contenido en cromo, PH del cuero y materiales utilizados, solidez del colorante al agua.

Rasgos generales de la EN-13.634 (Calzado de protección para usuarios motociclistas).

La Norma desarrollada por el Comité CEN/TC 161 “Protección de pies y piernas”, que en la actualidad va por la versión del año 2010 (actualización), trata de proporcionar al pie y al tobillo cierto grado de protección mecánica en los accidentes, sin reducir la capacidad del conductor para controlar de forma adecuada la motocicleta.

Reconociendo la norma que los riesgos más frecuentes en los accidentes de motocicleta son la abrasión con la superficie de la carretera, impactos con la motocicleta, colisiones o choques con otros vehículos, con el mobiliario urbano, etc.

A modo de ejemplo, uno de los cambios producidos en el año 2010, con respecto a la norma del año 2002 es la evaluación de la rigidez transversal del calzado completo introduciendo un requisito de nivel 1 de 1,0 KN (de 20 mm de compresión), mientras se mantiene el requisito previo de 1,5 KN para las prestaciones de nivel 2.

Rasgos generales de la EN-1621-1 (Protección impactos codos, hombros y rodillas).

Las zonas que la norma pretenden proteger son zonas de articulación como codos, hombros y rodillas, incluyendo en ocasiones caderas.

Una masa es dejada caer sobre el protector, que transmite la fuerza sobre el sensor de carga. Esta fuerza es registrada. El estándar establece la fuerza a la que es sometida la muestra y la máxima admisible transmitida por el protector. En protectores para motoristas la energía del impacto es de 50 julios (aproximadamente el equivalente a recibir un golpe con un ladrillo de 2,5 Kg en caída desde 2 metros) y la fuerza transmitida no debe superar los 35 KN (Kilo Newtons).

Rasgos generales de la EN-1621-2 (protección impactos espalda).

Ropa de protección frente a impactos mecánicos para motociclistas. Parte 2: Protectores de espalda para motociclistas. Requisitos y métodos de ensayo. Fue transpuesta a la normativa nacional en el año 2004 y publicada en 27 de febrero del mismo año.

En la actualidad se encuentra pendiente un nuevo proyecto que reformaría parcialmente la norma.

La energía estipulada en las pruebas de la EN 1621-2 es la misma que para los protectores de articulaciones, 50 Julios, pero la fuerza transmitida es inferior, 18 KN para productos del nivel 1 (ciudad) y 9 KN para los del nivel 2 (carretera).

Algunos médicos han criticado estas cifras, al considerarlas excesivas. Lo que parece en base lógico si sabemos que como norma general, 4 KN es el máximo soportado por los huesos del tórax antes de romperse (EN-1621-3).

Los estándares establecidos para las protecciones en hípica o artes marciales es por ejemplo de 4 KN.

Rasgos generales del ECE 2205. “Cascos de protección”.

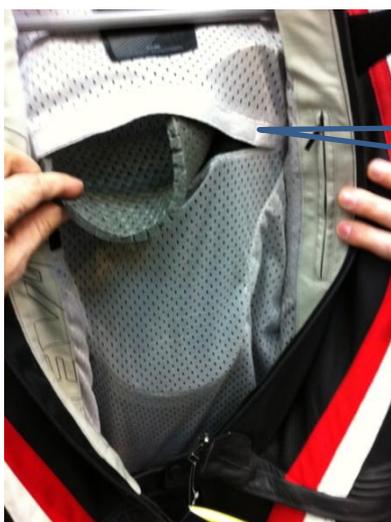
Las cuatro pruebas básicas que exigen los estándares internacionales son: absorción de impactos, rigidez, deformación del sistema de retención y estabilidad rotatoria.

La prueba de absorción de impactos determina la capacidad de un casco para absorber y disipar la energía de un impacto.

El test se realiza dejando caer el casco sobre un yunque a una determinada velocidad y registrando la deceleración. La prueba de rigidez mide cuantitativamente la deformación máxima y residual de un casco sometido a compresiones laterales y longitudinales.

La prueba del sistema de retención mide elongación máxima y residual de la correa del casco al someterlo a un test de estrés con una determinada energía.

La estabilidad se mide registrando el ángulo de giro que permite el casco cuando se somete a fuerzas rotatorias determinadas.



Ejemplo de una espaldera no certificada en una chaqueta de protección para usuarios de motocicletas durante las inspecciones de campo.

E.M.S. 2012. Parte 2.

Control general sobre la situación actual del mercado de prendas y equipos de protección de usuarios de motocicletas en materia de seguridad vial. Base 2012.

Crterios y pautas metodológicas

La acción ha consistido en el análisis general del cumplimiento de normas de certificación y/o homologación para la protección de usuarios de motocicletas de equipación técnica tipo protectores, chaquetas, pantalones, guantes, botas y cascos.

No se han tenido en consideración las normas de certificación posteriores al año 2003, al objeto de respetar aquellos productos con antigüedad no superior a ocho años. Tiempo que se estima suficiente para el agotamiento de existencias.

Por otro lado, recordamos que este análisis pretende ser una fotografía del mercado, no radiografía, y debe tratarse como indicador de base para la intervención homeostática del riesgo y la protección del consumidor, dando margen temporal de estabilización al mercado. Concepto ético que debe nacer de toda primera intervención.

Actuación básica:

- La muestra es de tipo aleatorio, no selectivo.
- Muestra total aleatoria del mercado estudiada en tienda o distribuidor final 223 productos.
- Procedimiento de campo: el investigador de campo entraba en la tienda y observaba el etiquetado de producto. En caso de dudas preguntaba al dependiente.

Nota final: Puede darse el caso en que la falta de etiquetado y marcaje adecuado no implique que la prenda supere las normas establecidas e incluso que las haya superado. Debe entenderse que no queda acreditado para la investigador de campo que la prenda evaluada superara la norma.

En el mismo sentido de duda, pueden existir prendas debidamente etiquetadas y marcadas que no superen la norma, para lo que se necesitaría un nivel de auditoría mayor, cualitativamente hablando.

Cascos de protección

Se ha trabajado con una muestra aleatoria de 57 unidades puestas a la venta en diferentes establecimientos.

37 tipo "Integral", 8 tipo "Jet" y 12 tipo "Modular".

Pese a que fuera de muestra se ha podido localizar cascos del tipo "Modular" con homologación tipo "Jet", dentro de la muestra no se ha advertido esta casuística.

Debemos recordar que los cascos de protección modulares no pueden utilizarse con la mentonera elevada, pues en caso de incidente podrían generarse lesiones graves en cuello, además de las lógicas lesiones faciales.

Por otro lado, el 25 % de la muestra de cascos modulares mantenían tan solo la homologación tipo "P" de integral, en lugar de la combinación "J" y "P" que da al usuario la posibilidad de disponer de un casco de protección tipo JET en momentos puntuales.

Se han localizado dentro de muestra dos cascos de protección que no certifican la superación de las pruebas establecidas para su homologación.

Como nota asociada podemos decir que la presencia de este tipo de cascos se localizaba en grandes superficies comerciales, no en tiendas especializadas.

Por parte de este departamento se continúa con las investigaciones.

Tipo	Cantidad analizada	Observaciones
Cascos	57	
Total muestra que incumple las normas de certificación	3,51 %	Cascos no homologados.

Ejemplo etiquetado correcto de un casco de protección.



Chaquetas

Se han explorado 58 chaquetas para usuarios de motocicletas. Como el resto de la muestra la exploración, en lo relativo a su selección, ha sido de carácter aleatorio. No obstante, debemos recordar que si bien es cierto que no se corresponde a la totalidad de la oferta de mercado, también lo es que puede darnos un indicador importante de la realidad que muestra el mercado.

Situación global del mercado.

- En el 100% de los casos de la muestra sometida a estudio no se acreditaba la norma EN-13595 (ropa de protección para motociclistas).
- Un 86,21 % de la muestra no acreditaba la superación de la norma de protección de espalda (EN-1621-2), siendo tan solo un 13,79 % las chaquetas que la acreditaban.
- Un 17,24 % de la muestra no acreditaba la superación de la norma de protección de codos y hombros (EN-1621-1), siendo un 82,76 % las chaquetas que si la acreditaban.

Por otro lado, un 44,83 % de las prendas no contenían características técnicas sobre las mismas (parcial o total).

Las instrucciones en castellano tan solo se localizaban en un 46,55 % de las prendas, mientras que en otros idiomas en el 15,52 % de los casos.

Tipo	Cantidad analizada	Observaciones
Chaquetas	58	Incumplimiento certificaciones protección motociclistas de forma parcial: 100 % (de la muestra). Cumplimientos por norma: EN-13595 (0 %) EN-1621-1 (82,76 %) EN-1621-2 (13,79 %)
Total muestra no certifica la superación de las normas	100 %	De la muestra.

Los problemas más frecuentes localizados para nuestra seguridad, además de los de certificación y etiquetado, han sido:

Fijación inestable de la protección a la zona corporal a proteger, especialmente en prendas de cordura o materiales similares. Se comprueba un mejor ajuste en monos de cuero de una o dos piezas.

Un caso reciente mostraba como el desplazamiento de la pieza de protección en un mono de cuero durante una caída, incrementaba las lesiones del accidentado. La pieza de protección de

condo se encontraba certificada por la EN-1621-1. Lesiones: pérdida de masa ósea en la zona del codo durante caída con deslizamiento, sin impacto previo.



Monos de cuero

Aunque hemos realizado un apartado especial en monos de cuero, la muestra, con 12 elementos estudiados, debemos reconocerla como insuficiente aunque si pretende tener un valor de imagen de la posible situación del mercado.

Siguiendo las pautas de chaquetas (apartado anterior), tan solo un 8,33 % garantizaba la superación de la EN-13.595 (Ropa de protección para usuarios motociclistas), en el 83,33 % de los casos no se cumplía, o no se certificaba, el cumplimiento de la EN-1621-2 (protección de espalda) y en un 16,67 % de los casos, la parte incumplida era la protección de codos, rodillas, hombros, según la norma EN-1621-1.

Solo un 75 % de los monos de cuero cumplían con la dotación de instrucciones en castellano y un etiquetado correcto de características técnicas en un 66,6 %.

Pantalones.

De nuevo, y reconociendo la muestra como insuficiente con 13 elementos estudiados y seleccionados de forma aleatoria, en un 100 % de los casos no se acreditaba la superación de la EN-13.595 (ropa para la protección de los usuarios de motocicletas) y en un 15,38 % la protección contra impactos según los criterios de la EN-1621-1, en la zona de rodillas.

La carencia de protección en glúteos y caderas es una constante reiterada en el 92,31 % de los casos. Zonas estas de frecuente lesión en caso de accidente.

En lo relativo a las características técnicas son adecuadas en un 76,92 %, insuficientes en un 15,38 % y carecen un 7,69 %.



Botas.

En esta ocasión la muestra ha sido importante, 45 prendas de calzado diseñadas para la práctica de la conducción de motocicletas (o al menos con esa publicidad se venden), han sido evaluadas.

La norma de certificación y por tanto de mínimos de cumplimiento para la protección es la EN-13634.

Tan solo en 26,66 % de la muestra acreditaba la superación de la norma, mientras que no era acreditada por un 73,34 %.

Las instrucciones en castellano venían reflejadas de forma correcta en un 75,55 % de los casos y las características técnicas en un 68,88 % de los casos.

Tipo	Cantidad analizada	Observaciones
Botas	45	
Total muestra no acredita el cumplimiento de norma.	73,34 %	

El riesgo para la seguridad más localizado en botas de carretera, incluso en las que certifican la superación de norma, es el ajuste en la zona de tobillo, pudiendo salirse la bota en caso de accidente.

Ejemplo muestra de marcaje correcto en calzado de protección para uso de motocicletas.



Guantes.

De nuevo, con 42 guantes, la muestra si es más consistente que en otros apartados y más si tenemos en consideración el criterio aleatorio de selección.

Pero aquí el problema del mercado parece mayor, un 97,62 % de los guantes sometidos a estudio no certificaban la superación de la EN-13594 (frente al 2,38 % que sí).

En algunos casos (14,29 %), la certificación viene etiquetada incorrectamente por la Norma CE 89/686/CEE genérica de equipos de protección individual.

Con relación a las explicaciones sobre las características técnicas, un 76,19 % lo hacían de forma coherente.

Solo el 52,38 % contenía instrucciones e información en castellano y un 14,29 % lo hacía en otros idiomas.



Los problemas de seguridad más localizados atendiendo a la casuística de las lesiones de usuarios de motocicletas son:

- Resistencia de las costuras.
- Inexistencia de protecciones contra impactos en las zonas de riesgo.
- Falta de protección extra de resistencia a la abrasión en la palma de la mano.
- Falta de enlace entre las falanges inferiores de los dedos anular y meñique para unirlos parcialmente en un solo cuerpo y apoyar la debilidad del propio meñique.
- Escasa longitud en la zona de protección de muñeca.

- Sistemas insuficientes de ajuste para evitar la extracción en caso de incidente por siniestro.

Nota: Algunos de estos problemas no son resueltos por la norma EN-13594.



Protecciones.

En esta ocasión nos encontramos ante una muestra insuficiente para determinar la imagen de mercado. 13 tipos de protecciones, con seis petos, cuatro espalderas y tres de articulación son en todo caso insuficientes.

No obstante a lo anterior podemos decir de la muestra que el 50 % de las espalderas acreditaba cumplir la norma correspondiente EN-1621-2.

En petos y protecciones de articulaciones (EN-1621-1, se desprecia por edad la EN-1621-3), un 22,2 % no acredita superar la norma de certificación.

La imagen muestra en ejemplo un “peto” que certifica por etiquetado el cumplimiento de las normas EN-1621-1, EN-1621-2 y EN-14.021 (2003).



Conclusiones finales y otras reflexiones.

Desde hace varios años la Asociación Mutua Motera viene observando la falta de reacción de la oferta del mercado en equipación técnica, ante la incorporación al estado del arte y la protección de los usuarios motociclista, de normas que certifican el comportamiento ante el impacto, el rozamiento o la perforación, entre otras casuísticas.

1. Los fabricantes de equipos y prendas de protección para motociclistas deben entender la necesidad del cumplimiento de las normas referidas a la certificación de garantías en el comportamiento ante determinadas fuentes de lesión.
2. Los distribuidores de equipos y prendas para la protección de usuarios motociclistas deben exigir a los fabricantes el cumplimiento de los estándares mínimos de funcionalidad especificados por las normas de certificación u homologación según proceda.
3. Se ha podido comprobar que una parte importante de los dependientes en las zonas de tienda de los establecimientos, desconocen las normas referenciadas en el presente informe y toda cuestión de etiquetado, no pudiendo facilitar al cliente más que su visión subjetiva del producto, hecho este último que se produce con absoluto desconocimiento del mismo.
4. Debe continuarse con líneas de acción para la formación de los conductores que no trabajan en exclusiva en el campo de las habilidades técnicas para el manejo del vehículo, si no que repartan esfuerzos en trasladar el conocimiento sobre los criterios en la equipación técnica.
5. Los usuarios deben conocer la situación actual del mercado y sus derechos para poder adquirir la responsabilidad que les corresponde como ciudadanos y consumidores.
6. Este Departamento entiende que el debate del IVA en las prendas de protección de carácter obligatorio debe estar superado, reduciéndose a "0".
7. Pese a que desde el año 2005 se ha insistido en los cambios de equipamiento técnico para trabajadores motoristas (de especial referente el II Foro de Violencia Vial en Madrid), con interés especial en aquellos que desarrollan sus funciones en los CC y FF de seguridad en vía interurbana, se sigue observando cómo una parte importante de su equipamiento no acredita la superación de las normas para los equipos de protección.

Se recomienda la inspección en profundidad de los sistemas de concurso en lo relativo a sus condiciones técnicas.

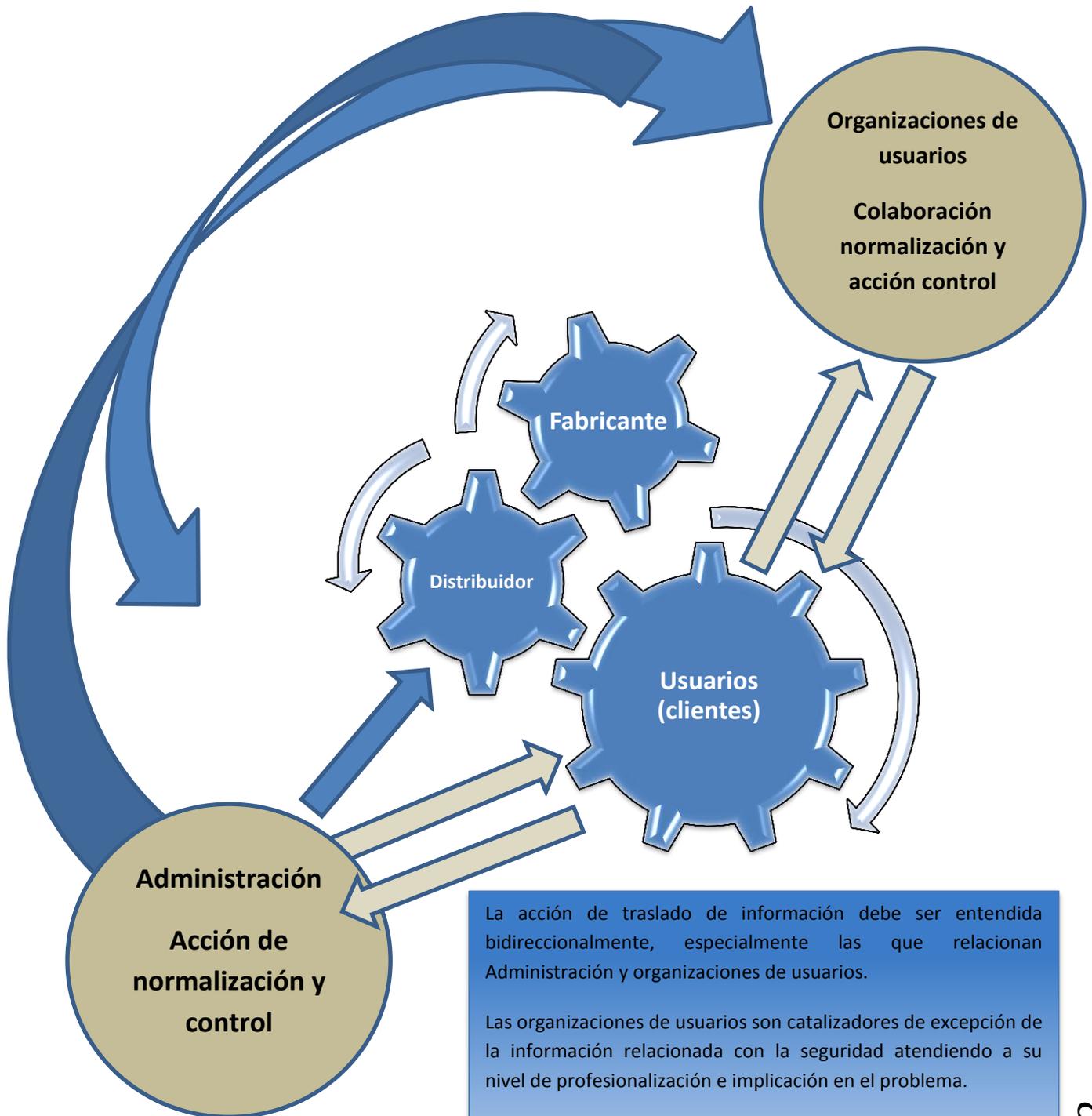


Próximas acciones de la Asociación Mutua Motera.

- Crear una red de alertas en la página WEB de la Asociación Mutua Motera que sirva para la consulta pública y colabore en la protección de los usuarios.
- La Asociación Mutua Motera se encuentra elaborando y se publicará en los próximos meses un “Manual de buenas prácticas para el equipamiento de los usuarios motociclistas” con la intención de generar criterios funcionales en la ciudadanía y los distribuidores finales.
- La Asociación Mutua Motera publicará próximamente el “Anuario de la Seguridad Vial de los usuarios de motocicletas en España 2012”.
- La Asociación Mutua Motera ha creado un programa de formación ciudadana sobre “Criterios de evaluación en la adquisición de equipamiento técnico para usuarios de motocicletas” (sensibilización y formación).



Cuadro de interactuación del sistema mercado-protección consumidor:



La acción de traslado de información debe ser entendida bidireccionalmente, especialmente las que relacionan Administración y organizaciones de usuarios.

Las organizaciones de usuarios son catalizadores de excepción de la información relacionada con la seguridad atendiendo a su nivel de profesionalización e implicación en el problema.

Especial relevancia tiene el control y auditoría del sistema por parte de la Administración y los usuarios.

E.M.S. 2012

Una de las herramientas fundamentales para garantizar el derecho a la seguridad de los usuarios motociclistas es el control del mercado para la protección del consumidor.

*Departamento de Seguridad Vial
Asociación Mutua Motera*