

Asunto: IMU PIDE AL PRESIDENTE DEL GOBIERNO, AL MINISTRO DE INTERIOR Y AL DIRECTOR DE LA DGT QUE EL USO DEL CHALECO DE AIRBAG NO SEA OBLIGATORIO.

Expediente y Registro

Expediente: 2021_SV_047 Nota Informativa

Fecha informe: 26 / 03 / 2021

Destinatario del presente informe:

Socios de Unión Internacional para la Defensa de los Motociclistas y otros.

Un 91,2 % de los ciudadanos no acepta que el chaleco de airbag sea obligatorio para el uso de motocicletas.

Hoy por hoy, el chaleco de airbag no debe ni puede considerarse prenda de protección de uso obligatorio por razones técnicas y económicas.

La presente nota informativa ha sido emitida por el departamento de Seguridad Vial de Unión Internacional para la Defensa de los Motociclistas (IMU), inscrita en el registro nacional de asociaciones en el Grupo 1, Sección 1 con el número nacional 609076 y con domicilio a efecto de notificaciones en apartado de correos 34 de Fraga (Huesca), con C.P. 22520, teléfono de contacto 605806676 y dirección electrónica seguridadvial@seguridadmotociclistas.org

Con fecha de hoy se ha solicitado al Presidente del Gobierno de España, al Ministro de Interior y al Director de la DGT que no se imponga la obligatoriedad de uso de chalecos de airbag para los usuarios de motocicletas.

El Departamento de Seguridad Vial de Unión Internacional para la Defensa de los Motociclistas (I.M.U.) ni entendemos, ni podemos entender que la DGT tenga la intención desde hace más de dos años de promover el cambio legislativo para obligar al uso del chaleco de airbag.

I.M.U. pide a la DGT y a la Comisión de Seguridad Vial del Congreso de los Diputados que el chaleco de airbag no se convierta en prenda obligatoria para los usuarios de motocicletas. Lo hace en requerimiento 2021 SV 054.

Para llevar a efecto este requerimiento y tras las investigaciones practicadas, existen varias razones, entre las que podemos destacar las siguientes:

1. La DGT desconoce los mecanismos lesionales incompatibles con la vida que sufren los motociclistas en los siniestros de tránsito.

2. Se deben implementar mejoras en la investigación de siniestros de tránsito, pasando la misma de valores y valoraciones subjetivas a tratamiento científico en profundidad.
3. Un 91 % de los ciudadanos no acepta la obligatoriedad de uso del chaleco de airbag.
4. Una gran parte del mercado (oferta) no cumple los requisitos técnicos de la EN 1621-4.
5. Tecnológicamente no está estabilizado el producto de mercado, con incidencias operativas importantes.
6. Económicamente esta situación promueve la reducción de uso de la motocicleta.
7. Varias marcas y modelos fabrican chalecos que en caso de compartir trayectoria pueden no activarse.
8. Varias marcas y modelos fabrican chalecos que en caso de activarse, la restitución de la funcionalidad del mismo puede ser compleja y cara.
9. Si queremos reducir la siniestralidad de los motociclistas a corto plazo debemos trabajar, tal y como se ha informado y se está informando de forma reiterada a la DGT, en el área de mantenimiento y conservación de carreteras. Áreas de seguridad activa y pasiva.
10. Si queremos reducir la siniestralidad de los motociclistas debemos trabajar, tal y como se ha informado a la DGT, en el área de formación de conductores de vehículos turismo y visión periférica.
11. Muchos chalecos no permiten la colocación de un chaleco de alta visibilidad (EN 471) sobre el mismo, reduciendo las posibilidades de seguridad activa del mismo.

SE LES HA RECORDADO

Se ha recordado al Excmo. Señor presidente del Gobierno de España, al Ministro de Interior y al Director General de Tráfico que:

Que uno de los grandes peligros e ilegalidades que hemos encontrado durante las investigaciones se localiza en la oferta al consumidor. El mercado actual pone a disposición de los usuarios de motocicletas infinidad de chalecos de airbag no certificados que vulneran la protección más básica de consumidores y usuarios. Con más de un 80% de incumplimiento, el despropósito de la desprotección de los motociclistas en materia de usuarios y consumidores está servido.

Que informamos a la DGT que más del 80% del mercado de venta de airbag de protección para motociclistas no cumple la norma de obligatoria certificación EN 1621-4. Una prenda que ha promovido su uso obligatorio en diferentes participaciones en prensa y en propuesta legislativa.

Que como bien sabe, la promulgación de la Constitución de 1978, la protección de los consumidores y usuarios se convierte en un principio básico que obliga al Estado asegurar a los ciudadanos sus derechos y libertades en este ámbito. Así, en su artículo 51 se ordena a los poderes públicos que:

- Garanticen la defensa de los consumidores y usuarios.
- Protejan su seguridad, salud e intereses económicos.
- Promuevan la información y la educación de consumidores y usuarios.
- Fomenten las organizaciones de consumidores y usuarios y las oigan en lo que pueda afectar a éstos.

El Real Decreto Legislativo 1/2007, que desarrolla la disposición constitucional, es incumplido de forma reiterada en el mercado de equipos de protección para motociclistas como reiteradamente le hemos informado (Ley General de Defensa de los Consumidores y otras disposiciones).

Por otro lado, les hemos advertido que, además, se está pretendiendo imponer como obligatoria una prenda en la que no se está valorando aspectos importantes como:

- El tipo y coste de rearmado en caso de caída o activación.
- La duración de la batería.
- La activación por cable.
- La sustitución de botellas.
- La imposibilidad de superposición de un chaleco de alta visibilidad.
- Las revisiones periódicas impuestas por el fabricante y guiadas por la centralita e instalación de la motocicleta, en algunos modelos.

También y como les hemos advertido, esta situación arroja, entre otras, las siguientes cuestiones a resolver:

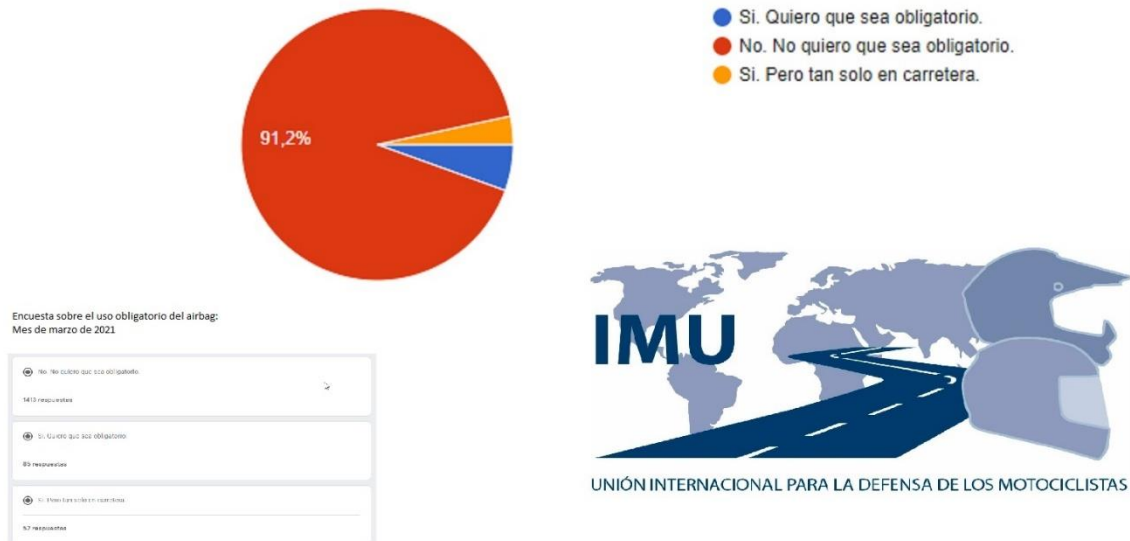
1. ¿Cómo es posible que la DGT faltando a las obligaciones de su cargo permita que las carreteras se encuentren en condiciones de alta peligrosidad para motociclistas y ciclistas sin haber abierto ni un solo expediente sancionador?
2. ¿Cómo es posible que sin cumplir la ley en materia de protección de los ciudadanos se pretenda cargar a los mismos con la responsabilidad de su protección?
3. ¿Cómo es posible que la DGT pretenda obligar al uso de guantes y chalecos de airbag cuando el mercado, en más de un 80% sigue sin cumplir la Ley de Protección de Consumidores y Usuarios?
4. ¿Cómo es posible que la DGT no valore un paso intermedio en lo relativo a la protección de los usuarios de motocicletas y su equipación con el uso de espalderas convencionales?
5. ¿Por qué no se ha intentado sanear el mercado en lo relativo a la protección de los motoristas?
6. ¿Qué intereses reales hay en esta toma de decisiones arbitraria y de escasa defensa socioeconómica?

POSICIONAMIENTO SOCIAL. RESULTADOS DE LA ENCUESTA PÚBLICA.

Encuesta “Tú decides, tú te posicionas” sobre el uso obligatorio del chaleco de airbag lanzada por IMU con fecha 12 de marzo de 2021 y finalizada el 25 de marzo de 2021 ha dado los siguientes resultados:

- Participación: 1550 personas.
- No. No quiero que sea obligatorio: 1.413 personas (91,2 %).
- Si. Si quiero que sea obligatorio: 85 personas (5,5 %).
- Si. Si quiero que sea obligatorio en carretera: 52 personas (3,4 %).

1.550 respuestas



La encuesta consistía en solicitar la selección de una respuesta entre tres posibilidades a la pregunta ¿Quieres que sean obligatorios los chalecos de airbag para hacer uso de las motocicletas?

Y se acompañaba del siguiente texto:

Como sabes, la DGT quiere imponer por obligación el uso obligatorio de chalecos de AIRBAG en próximas reformas legislativas impulsada e influenciada por alguna asociación de motoristas.

Debes saber que:

- El precio medio de un chaleco de airbag es de 500 € y una vez más el 21 % es para hacienda.
- Si compartes trayectoria con de caída con la motocicleta, en algunos casos, no se activa.
- En el momento que pase a ser obligatorio, el chaleco de airbag debe estar debidamente certificado (EN-1621-4:2013) y funcionar correctamente, debiendo llevar los repuestos necesarios por si se activa restituir la seguridad del mismo.
- La espaldera tradicional certificada por la EN 1621-2 nunca ha sido obligatoria.
- El rendimiento de un chaleco de airbag ante el impacto, como norma general, es mejor que el de la espaldera tradicional.
- La RFEM no exige en competición chalecos de airbag y se mantiene la obligación de espaldera tradicional (solo en algunas pruebas internacionales se exige a los fabricantes)

Con una participación de 1550 personas, la encuesta no deja lugar a la duda. 1.413 no aceptan la obligatoriedad de uso.



LES HEMOS INSISTIDO EN:

La investigación de siniestros de tránsito en España necesita reformas inmediatas para ser capaces de determinar causas y alcanzar políticas preventivas serias, además de ayudar al poder Judicial a ejercer su función de justicia.

Insistimos en que se debe proceder a establecer un protocolo de investigación de siniestros de tránsito.

Insistimos en que se debe proceder a incrementar la formación de los agentes en la investigación de siniestros de tránsito.

Insistimos en que se debe proceder a incrementar los recursos de los agentes en la investigación de siniestros de tránsito.

Insistimos en que se realice un análisis correcto de las valoraciones de los factores concurrentes asociados a la construcción o estado de la carretera o vía pública, especialmente en lo relativo a:

- Geometrías.
- Estado del firme.
- Señalización.
- Sistemas de contención.
- Marcas viales.

Consideramos que la DGT, el SCT y el Gobierno Vasco deben escuchar a IMU y su departamento de Seguridad Vial, empezando por atender los requerimientos del informe 2017_SV_004 de enero de 2017, sobre “Aproximación a la accidentalidad de los motociclistas 2016. Conclusiones y solicitud de implantación y aplicación de recomendaciones” que les fue remitido por conducto y trámite oficial.

El informe contemplaba, entre otros aspectos:

- 32 requerimientos en materia de conservación de carreteras y vías públicas.
- 3 requerimientos en la mejora de la investigación de los siniestros de tránsito.
- 2 requerimientos de formación de conductores.

Por último, hemos solicitado amparados en derecho que:

- Se tengan en consideración la información participada y se deje sin efecto la intención de obligar a los motociclistas a portar el chaleco de airbag, chaqueta de airbag o prenda similar.
- Que el uso de chaleco de airbag, chaqueta de airbag o prenda similar sea una recomendación.
- Se realice la vigilancia de mercado tantas veces requerida en los relativo a la certificación de guantes de protección para motociclistas.
- Se realice la vigilancia de mercado tantas veces requerida en los relativo a la certificación de chalecos de airbag.
- Se realice la vigilancia de mercado tantas veces requerida en los relativo a la homologación de cascos de protección.

Informa



Juan Carlos Toribio
Dpto. Seguridad Vial

Recordamos.

Recordamos que Unión Internacional para la Defensa de los Motociclistas (IMU) es un modelo de herramienta social integrada por ciudadanos y que tiene por principales objetivos la consumación de los derechos individuales y colectivos asociados a la movilidad de motociclistas.

- Para consultas y requerimientos: seguridadvial@seguridadmotociclistas.org
- Teléfono de contacto: 605806676 (Atención de 10 a 12 horas) (Atención socios de 10 a 18 horas)