

Asunto: Posicionamiento desde el Departamento de Seguridad Vial de Unión Internacional para la Defensa de los Motociclistas a la nota de prensa 23 de junio de 2026 sobre modificación del RD 1428/03 aprobada por el consejo de Ministros.

A la espera del texto definitivo de la reforma y a la vista de la nota de prensa, debemos explicar:

Empezar la casa por el tejado.

Nos parece correcta la nueva definición incorporada de “Usuario vulnerable de la vía”, pero es lamentable que aún, la ley de seguridad vial, el RDL 6/2015, no tenga definido el concepto “Vía” de forma específica en el correspondiente anexo I.

Sobre el uso de los guantes de protección.

El Ministerio de Interior y su DGT no tienen como fin último la reducción de las lesiones incompatibles con la vida, más bien se centra en una posible reducción de las bajas laborales o busca un incremento de las denuncias y por tanto, de las sanciones. Esta realidad es indiscutible. Para nosotros la reducción de las víctimas mortales de motociclistas pasa, entre otras cosas, por el compromiso de aquellos que tienen el deber de vigilar que el titular de carreteras y calles cumpla con la ley, a lo que sumamos, la necesaria protección de todos los guardarraíles con sistemas de protección para motociclistas en justicia bajo el imperio del artículo 14 de la Constitución.

Por otro lado, la nota de prensa no hace mención a la certificación o no de los guantes de protección ¿Valdrían unos de lana?.

El mercado, tal y como se ha denunciado ante la DGT y autoridades de consumo y sanidad en varias ocasiones, sigue ofreciendo guantes no certificados por la EN-13594. Estudios de este departamento demuestran una clara mejora de la oferta pasando de un 90 % de incumplimiento en el año 2015 a un 40 % aproximadamente en la actualidad. Sigue pues existiendo una oferta ilegal y engañosa hacia los usuarios de motocicletas.

Sobre calzado cerrado.

Se debe definir el concepto. No obstante, también advertir que la certificación para calzado de motociclistas es la EN-13634.

Sobre la circulación de motocicletas por el arcén derecho.

Es una vieja demanda que desde IMU se ha solicitado como reforma en sucesivas ocasiones. En este caso viene condicionada por la velocidad máxima de 30 km/h que incluso nosotros la habíamos solicitado también, pero una segunda condición supone un lastre importante para la práctica de la descongestión y la reducción del riesgo en retenciones “Previa señalización del tramo”. Esta segunda condición deberá aclararse o reformarse para una utilidad práctica real.

Cascos homologados.

Llevamos años solicitando esta reforma. A primeros de los años 90 se introdujo la certificación UNE 26428-91 para facilitar la costumbre de uso y uso del casco en los usuarios de ciclomotores. La norma era tan imprudente que llegaba a descalificar los cascos homologados por el R22 mucho más exigente en lo relativo a las pruebas que debía superar el casco para garantizar, en mejor medida, la seguridad de los motociclistas. Desde el año 2015 venimos insistiendo institucionalmente y así requiriendo la necesidad de la desaparición de los cascos certificados, 11 años después se ha logrado.

Sobre los “Riders” y el chaleco.

Lamentamos que se de uso al anglicismo RIDERS no reconocido por la RAE y esperamos que no se traslade así a la reforma del texto legal.

La nota de prensa no identifica que tipo de chalecos, si estos deben estar certificados por la EN 471, permanecemos a la espera de lectura del texto legal.

Los trabajadores en motocicletas, en zonas urbanas, están sometidos a altas temperaturas y esto reduce su capacidad de ventilación. El coste veneficio no ha sido debidamente estudiado y hay que recordar que el tráfico en calles y carreteras urbanas está calmado por las reformas sobre límites de velocidad.

¿Qué cantidad de accidentes se reducirían por llevar el chaleco de alta visibilidad? El Ministerio de Interior no lo sabe, nadie lo sabe.

Reforma de la Ley de Seguridad Vial.

Hay que esperar también las reformas de la ley de seguridad vial RDL 6/2015, sin ella, solo con la reforma del RD 1428/03 el cambio legal se comprometería jurídicamente de forma importante.

Demandas.

Demandas pendientes que muestren un verdadero interés por la seguridad vial, en especial la de los usuarios vulnerables y entre otras, se encuentran las siguientes:

Trabajar en la mejora del estado y conservación de carreteras y calles, respetando desde las administraciones públicas la ley y el estado del arte en lo relativo a la normativa técnica.

Proteger todos los guardarraíles.

Informa.

Juan Carlos Toribio

Departamento de Seguridad Vial

IMU

seguridadvial@seguridadmotociclistas.org