



EL FENÓMENO **B+3**



Por **Gustavo Gil Ruiz**
DPTO. DE VEHÍCULOS
✉ vehiculos@cesvimap.com

*La modificación normativa que autoriza a los poseedores del permiso de conducción **clase B** (con tres años de antigüedad, **B+3**) a conducir **motocicletas** destinadas al **permiso A1** ha supuesto un cambio de gran calado en el sector. Y eso, tanto para los fabricantes e importadores, como para el usuario, en definitiva, para facilitar la **movilidad urbana**.*

Siguiendo la estela de países como Francia, el cambio normativo se produjo en 2004 mediante el Real Decreto 1598/2004, que modificaba el Reglamento General de Conductores. En su exposición de motivos se indicaba: “Con el propósito de mejorar la fluidez de la circulación, reduciendo el número de automóviles de turismo que circulan ocupados solamente por una persona (...), se permite que los titulares de un **permiso de conducción de la clase B en vigor, con una antigüedad su-**

perior a tres años, puedan conducir dentro del territorio nacional las motocicletas cuya conducción autoriza el permiso de la clase A1”.

El empleo de la motocicleta como medio de transporte lleva aparejado, especialmente en el ámbito urbano, una serie de ventajas: contribuye a la descongestión del tráfico - dada su agilidad y reducidas dimensiones-, reduce los tiempos de desplazamiento, ofrece mayor facilidad para estacionar, existe la posibilidad



(en determinadas ciudades) de circular por el carril bus, etc.

Las motocicletas susceptibles de ser conducidas con el permiso de conducción A1 son aquellas aptas para ser homologadas dentro de la categoría L3e-A1 y presentan estas características: hasta 125 cc, con una potencia máxima de 11 kW (15 CV) y una relación potencia/peso no mayor a 0,1 kW/kg.

Según el Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores, las opciones inicialmente establecidas para disfrutar de dicha autorización de conducción de la clase A1 suponen un importante freno, ya que requieren mayor esfuerzo y un importante desembolso económico por parte del interesado. En concreto:

- Sin permiso de conducción de turismos se requiere haber cumplido los 16 años de edad, y es preciso un informe de aptitud psicofísica, un examen teórico general y específico y exámenes prácticos de conducción en circuito cerrado y en tráfico abierto.
- Poseyendo el carné de turismo con menos de tres años de antigüedad, se exige superar todos los exámenes anteriores salvo el teórico en su parte general.

Por ello, la opción más sencilla y común entre los conductores de los modelos de 125 cc

es, simplemente, acumular una antigüedad de, al menos, 3 años con el habitual permiso B de turismos. Este cambio en la normativa ha facilitado, sin duda, el acceso de usuarios a estos modelos que, de otro modo, difícilmente hubieran optado por esta solución.

Fabricantes

El cambio normativo ha hecho que fabricantes e importadores de motocicletas hayan puesto claramente el foco sobre el usuario con carné B+3. Sin duda, ha impulsado las ventas del sector, siendo un segmento con gran peso en la cuenta de resultados, al que las marcas prestan mucha atención, con gran variedad de modelos.

Según datos de ANESDOR, Asociación Nacional de Empresas del Sector de Dos Ruedas, en los últimos años **las unidades de hasta 125 cc constituyen más del 50% del total de matriculaciones de motocicletas en España**. Otro dato relevante es que, en los primeros tres trimestres de este año, estos vehículos incluyen hasta 8 modelos dentro del top 10 de ventas. Esta cifra evidencia la importancia de este segmento para las marcas, así como la numerosa presencia de estos modelos en nuestras vías.

No sólo nos referimos a scooters urbanos en sus diferentes modalidades (convencionales, de rueda alta, deportivos, con tres ruedas, eléctricos, etc.), sino que también en el segmento de 125 cc podemos elegir entre cualquier clase de las habituales en "moto grande" y con cambio de marchas: racing, turismo, naked, retro, custom, trail, etc. Así, la oferta que el potencial comprador tiene ante sí es muy amplia.

Otros factores

El retraso de los 14 a los 15 años como edad mínima para conducir un ciclomotor también trasladó al terreno de las 125 cc el concepto de 'escalón de iniciación'.

Más recientemente, el auge del negocio del *delivery* y del *motosharing*, ha contribuido a que el segmento de 125 cc adquiera aún más relevancia.

Desde hace años, especialmente en grandes ciudades, está plenamente implantada la solución de economía compartida que consiste en alquilar motos por minutos. Supone una



El B+3 es mayoritario entre los conductores de los modelos de 125 cc, que representan más del 50% del total de matriculaciones de motocicletas en España

nueva posibilidad de movilidad urbana. Los modelos que nos ofrecen los diferentes operadores del sector son eléctricos y, aunque una fracción de ellos poseen homologación como ciclomotores, en su mayor parte están homologados como modelos aptos para el carné A1.



Siniestralidad

La DGT ha mostrado públicamente, en varias ocasiones, su preocupación por la accidentabilidad en el colectivo de los motoristas en general, ya que las cifras indican que no se observa la tendencia a la baja que se evidencia, desde hace años, en el número de siniestros con otro tipo de vehículos. Salvando el año 2020 -cuyas cifras alteró la pandemia- es el único medio de transporte que, desde 2014, cada año registra más muertes. Las estadísticas de la DGT arrojan cifras demoledoras: la motocicleta representa menos de un 11% del parque móvil, pero supone un 23% de los fallecidos en accidente de tráfico.

Centrándonos **en la ciudad, los conductores con permiso B+3 representan el 30% de los fallecidos**, según datos de Fundación MAPFRE (*Hoja de ruta para la mejora de la seguridad vial de usuarios de motocicletas y ciclomotores*).

Centrándonos en el parque de motocicletas y ciclomotores de *motosharing*, y estudiando los datos estadísticos de 2019 (último año del que se dispone de información) que nos ofrece la DGT y diferentes ayuntamientos, podemos extraer diversos aspectos relevantes:

- Si el *índice de siniestralidad* es el porcentaje que representa el número de siniestros con este tipo de motos sobre el parque de vehículos, este valor está en torno al **10% en grandes ciudades**, mientras que en municipios de tamaño medio la cifra ronda el 4%. Destaca la ciudad de Valencia, con un 15,5 %, la mayor cifra del país.
- El índice de siniestralidad en Madrid es del 9,6%, mientras que, en esta misma ciudad, y para todo tipo de ciclomotores y motocicletas, es del 2,6%. Aunque uno de los motivos sea, probablemente, la alta rotación de usuarios de los vehículos de *sharing*, la diferencia entre ambas cifras es preocupante.
- De los conductores accidentados usando *motosharing*, el 49% está en la franja de edad de 25 a 34 años; y el 82% son varones.
- Las caídas representan el 48% del total de siniestros en el *motosharing*. En Madrid ciudad, para el total de ciclomotores

El auge del *delivery* y del *motosharing* han impulsado a este segmento. El índice de siniestralidad en *motosharing* es muy superior al del resto de usuarios de moto

y motocicletas de hasta 125 cc, esta cifra es del 30%, descendiendo a un 22% en el caso de las motos de mayor cilindrada.

- El tipo de carné del que hacían uso los conductores de *motosharing* que han sufrido un accidente es el B+3 en el 73% de las ocasiones; un 5% conducían antirreglamentariamente sin permiso.



Propuestas sobre la mesa

Una de las medidas que la DGT estudia para atajar los accidentes entre los conductores B+3 es implantar la necesidad de completar un curso de seguridad vial antes de ponerse a los mandos de una motocicleta destinada al permiso A1. En palabras del director general de Tráfico *"Una cosa es tener el permiso de conducir de coche y otra es ir en moto. Hay voces que piden una cierta formación para pasar del permiso B a conducir una moto en ciudad. Es un tema latente que se está valorando desde el Área de Formación de la DGT"*.

Esta era una de las propuestas, entre otras, que ya avanzaba en mayo Fundación MAPFRE en su estudio *"Hoja de ruta para la mejora de la seguridad vial de usuarios de motocicletas y ciclomotores"*.

En los próximos años será necesario que todos los actores que intervienen en el sector de las dos ruedas tomen nuevas acciones para incrementar la seguridad del motorista ●



Para saber más:

- Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores.
- Portal estadístico DGT
- Estudio de Fundación MAPFRE *"Hoja de ruta para la mejora de la seguridad vial de usuarios de motocicletas y ciclomotores"*.
- Portal de datos abiertos del Ayuntamiento de Madrid

