



31 de abril de 2021

ENMIENDAS que la MESA ESPAÑOLA DE LA BICICLETA propone a los Grupos Parlamentarios del Congreso de los Diputados en relación con el Proyecto de Ley por la que se modifica el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, en materia del permiso y licencia de conducción por puntos

OBSERVACIÓN GENERAL

La Mesa Española de la Bicicleta se congratula de todas las iniciativas gubernamentales y parlamentarias preocupadas por mejorar la movilidad sostenible y segura. En esta ocasión, se presenta un proyecto de ley que tiene como objetivo reformar la Ley de Tráfico para alcanzar una meta importante como es reducir la siniestralidad vial de carácter mortal en un 50% en 2030 y, a ser posible, a 0 % en 2050.

No obstante, la Mesa Española de la Bicicleta considera que se debería progresar con paso más decidido en pos de una regulación integral de una movilidad sostenible y segura, en la que debe jugar un papel fundamental la bicicleta. A falta de que todo ello sea una realidad, la Mesa entiende que se ha de aprovechar esta limitada reforma para algo más que retocar la regulación “de permiso y licencia de conducción por puntos”, a todas luces insuficiente para avanzar en pos de aquella loable meta. Por ello la Mesa desea contribuir a mejorar el contenido del presente Proyecto aportando las siguientes **enmiendas, centradas en incrementar la seguridad de los ciclistas**, dejando para otra ocasión las destinadas a mejorar el papel de la bicicleta en la movilidad sostenible.

Las enmiendas que se presentan se dirigen, por un lado, a enmendar artículos del texto refundido de la Ley de Tráfico, aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2015 relacionados con el objetivo que se propone el Proyecto de ley, pero que no aparecen incluidos en el Proyecto de ley. Por otro, a enmendar artículos del propio Proyecto de ley, que la Mesa considera que deben cambiarse en aras de una mayor seguridad vial.

El texto de las enmiendas aparece escrito en **negrita y cursiva**

ENMIENDAS A ARTÍCULOS DE LA LEY DE TRÁFICO NO CONTEMPLADOS EN EL PROYECTO QUE AHORA SE ENMIENDA:

ARTÍCULO 10 (Usuarios, conductores y titulares de vehículos). Enmienda de modificación del apartado 2:

“2. El conductor debe utilizar el vehículo con la diligencia, precaución y atención necesarias para evitar todo daño, propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro, tanto a sí mismo como a los demás ocupantes del vehículo y al resto de usuarios de la vía, *estando terminantemente prohibido el acoso a otros conductores, especialmente si son ciclistas*”

El conductor debe verificar que las placas de matrícula del vehículo no presentan obstáculos que impidan o dificulten su lectura e identificación.

Justificación: Es necesario incluir expresamente el supuesto de acoso a otros usuarios de la vía, especialmente a ciclistas, por el peligro que tal acción negligente entraña.

ARTÍCULO 16 (Utilización de carriles). Enmienda de adición de un nuevo párrafo al apartado d):

“d) Cuando se circule por calzadas de poblados con al menos dos carriles reservados para el mismo sentido, delimitados por marcas longitudinales, podrá utilizar el que mejor convenga a su destino, pero no deberá abandonarlo más que para prepararse a cambiar de dirección, adelantar, parar o estacionar.

Los conductores de ciclos podrán circular por el centro del carril por el que transite, sin entorpecer innecesariamente el tráfico, teniendo preferencia en las vías y carriles con velocidad limitada a 30 km/h sobre los vehículos a motor y ciclomotores. La autoridad municipal podrá reafirmar la medida con la señalización horizontal y vertical correspondiente”.

Justificación: En aras de la seguridad, debería especificarse que en poblado los ciclistas pueden circular por el centro del carril y no lo más cerca posible de su extremo derecho. Además, en las vías y carriles con velocidad limitada a 30 km/h el ciclista tendrá preferencia. Es importante no sólo por la seguridad del ciclista, sino también, como sucede en otras normativas europeas, porque, en caso de colisión, la carga de la prueba recae en quien tiene el deber de respetar la preferencia. La medida es básica si se quiere, de verdad, introducir con seguridad la bicicleta en la calzada. Por ello no debe quedar en manos de la autoridad municipal adoptar la medida, sino reafirmarla con la correspondiente señalización.

ARTÍCULO 16 (Utilización de carriles). Enmienda de adición de un nuevo apartado e):

“e) Si hubiere carriles bici u otras vías reservadas a la bicicleta, los ciclistas circularán preferentemente por ellas.”

Es necesario que se cambie la señal R-407 a), para que en vez de ser una señal de obligación sea de indicación. La obligatoriedad de circular las bicicletas por el carril bici dificulta la circulación del ciclista y lo pone en peligro, sobre todo en ciudad, cuando desea hacer un giro a la izquierda, o si el carril bici está

congestionado. A ello se añade que se crea en los conductores de vehículos a motor la falsa percepción de que los ciclistas sólo pueden circular por los carriles bici, siendo unos intrusos si lo hacen por la calzada.

ARTÍCULO 17 (Utilización de arcén). Enmienda de modificación de su apartado 2:

“2. Se prohíbe que los vehículos relacionados en el apartado anterior circulen en posición paralela salvo los ciclomotores de dos ruedas. *Los conductores de bicicletas podrán circular en posición paralela también por la calzada de no existir arcén o no ser transitable o suficiente, en todo tipo de vías y en columna de a dos. En vías interurbanas deberán situarse lo más próximo posible al extremo derecho de la misma.*”

Justificación: La circulación de ciclistas en paralelo no es una medida de comodidad para éstos, sino de seguridad, ya que les hace más visibles en una maniobra como es la de su adelantamiento por vehículos a motor, que se verán obligados a extremar la precaución y calcular con más garantías dicha maniobra.

ARTÍCULO 17 (Utilización de arcén). Enmienda de adición de un nuevo apartado 3:

“3. Cuando se interrumpa el arcén de cualquier vía, por falta de continuidad o por la intersección con otras vías o con carriles de incorporación o de salida, los conductores mencionados en el primer párrafo de este apartado 1, podrán seguir su trayectoria ajustando su circulación al margen derecho de la calzada y teniendo preferencia de paso.”

Justificación: Evidentemente es imposible que el ciclista y los demás conductores de vehículos del párrafo primero puedan circular por un arcén, sobre todo de autovía, cuando éste desaparece en los tramos de incorporación o salida, debiendo en esos casos continuar su trayectoria cruzando el tramo de carril de incorporación o de salida. Es necesario suplir esa peligrosa laguna normativa para garantizar la seguridad de los ciclistas.

ARTÍCULO 20. Circulación en autovías y autopistas). Enmienda de modificación del segundo párrafo de su apartado 1:

“1. Se prohíbe circular por autopistas y autovías con vehículos de tracción animal, bicicletas, ciclomotores y vehículos para personas de movilidad reducida.

No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, los conductores de bicicletas podrán circular por los arcenes de las autovías, salvo que, por razones de seguridad vial, se prohíba mediante la señalización correspondiente. ***Cuando existan carriles de incorporación o de salida en los que se interrumpa el arcén, los conductores de bicicletas circularán por la calzada de la autovía ajustados al margen derecho de la misma y gozando de preferencia de paso”***

Justificación: Debe regularse qué sucede cuando el ciclista que circula por el arcén de la autovía ve interrumpida la demarcación del arcén por la existencia de un carril de entrada o de salida de la autovía. La seguridad del conductor de la bicicleta exige, por un lado, que pueda continuar su trayectoria y al no haber arcén, que lo haga lo más próximo posible al margen derecho de la calzada. Por otro, que los vehículos que salen de la autovía o entran en ella, realicen la maniobra con precaución, estando atentos a lo que acontece en la vía principal y, singularmente, si un vehículo más lento y vulnerable como es la bicicleta está transitando

por la autopista. El ciclista debe tener también precaución, pero ha de tener preferencia de paso, no sólo porque circula por la vía principal, sino también por ser un usuario vulnerable.

ARTÍCULO 21 (Límites de velocidad). Enmienda de adición al apartado 3.

“No obstante, en las vías urbanas de un único carril por sentido de circulación, excluido el reservado para aparcamiento, carga y descarga o para el autobús, la velocidad máxima permitida será de 30 Km/h. Igualmente, regirá este límite de velocidad para el carril de la derecha en vías de más de un carril practicable por sentido de circulación.”

Justificación: El llamado “calmado del tráfico” o “pacificación de las vías” es vital para reducir la siniestralidad vial de los grupos vulnerables, singularmente peatones y ciclistas. Esta política se concreta en diversas medidas, una de las cuales es lo que la Unión Europea ha calificado como “Ciudad 30” y que requiere que siempre haya un carril disponible con velocidad limitada a 30 Km/h y preferencia de los ciclos. Esta medida ya está asumida por muchos ayuntamientos y por la DGT en su proyecto de reforma del Reglamento de Circulación, pero es preciso que figure en la ley para dar suficiente cobertura normativa a lo que se califica como un cambio en el modelo de ciudad. Así lo ha apuntado el Consejo de Estado en su ya mencionado dictamen 885/2014, en el que observa que este cambio ha de hacerse por ley y no por reglamento.

ARTÍCULO 22 (Distancia y velocidad exigible). Enmienda de adición al apartado 2:

“2. El conductor de un vehículo que circule detrás de otro debe dejar entre ambos un espacio libre que le permita detenerse, en caso de frenado brusca, sin colisionar con él, teniendo en cuenta especialmente la velocidad y las condiciones de adherencia y frenado. No obstante, se permite a los conductores de bicicletas circular en grupo *sin mantener tal separación, poniendo en esta ocasión especial* atención a fin de evitar alcances entre ellos.”

Justificación: Es necesario sustituir la expresión “extremando la atención” por “poniendo especial atención”, ya que la jurisprudencia viene interpretando el verbo “extremar” de una manera tan radical que sólo un ciclista con reflejos felinos podría cumplir con tal exigencia y la consecuencia es que la culpa de un accidente siempre acaba recayendo en el ciclista, aunque la causa primaria de la caída sea un obstáculo inesperado en la calzada o un grave deterioro de su pavimento.

ARTÍCULO 25 (Preferencia de paso. Conductores, peatones y animales). Enmienda de adición al apartado 1, a):

“1. En los pasos para peatones, *en las aceras y en las zonas de prioridad peatonal.*”

Justificación: Hay que incluir las aceras, porque, aunque son de uso exclusivo peatonal, ello ni impide que las crucen los vehículos a motor para entrar y salir de garajes de los inmuebles. Además, hay que incluir las “zonas de prioridad peatonal” ya que debido a la extensión, sobre todo en las ciudades, de zonas peatonalizadas, éstas son de un uso compartido y no exclusivo de los peatones, de manera que se permite el acceso a ellas a determinados vehículos (ciclos, taxis, acceso a garajes, carga y descarga a determinadas horas, etc). Por ello ha de dejarse claro que en estas vías y zonas la preferencia es siempre del peatón

ARTÍCULO 25 (Preferencia de paso. Conductores, peatones y animales). Enmienda de adición de varios subapartados al apartado 4:

“4. El conductor de una bicicleta tiene preferencia de paso respecto a otros vehículos:

a) Cuando circulen por un carril bici, paso para ciclistas o arcén debidamente señalizados. **Igualmente, cuando, en ausencia de paso ciclista, circulen por el lateral derecho del paso de peatones a velocidad moderada, respetando el tránsito de peatones y sin irrumpir en él de manera súbita”.**

Justificación: Dada la exigua existencia de pasos ciclistas para cruzar las vías, es aconsejable establecer esta posibilidad, para evitar que el conductor de un vehículo a motor se sienta en el derecho a atropellar al ciclista que cruza montado en la bicicleta un paso de peatones, aunque lo haga con los requisitos que establece esta enmienda.

b) Cuando para entrar en otra vía el vehículo gire a derecha o izquierda, en los supuestos permitidos, existiendo un ciclista en sus proximidades.

c) Cuando los conductores de bicicleta circulen en grupo, serán considerados como una única unidad móvil a **todos los efectos**, y serán aplicables las normas generales sobre preferencia de paso entre vehículos.

Justificación: Debe establecerse un criterio universal por seguridad jurídica. La unidad móvil que configura el grupo ciclista no sólo ha de establecerse únicamente como criterio a efectos de prioridad de paso, que es lo que dice actualmente la Ley, sino en el resto de circunstancias y, de manera singular, en caso de adelantamiento a ciclistas. Por motivos de seguridad es necesario que quien pretenda rebasar a un grupo calcule la maniobra para realizarla sin cortar al grupo.

d) Cuando estando obligados a circular por el arcén haya vehículos que crucen su trayectoria bien por abandonar la vía, bien por acceder a la misma.

Justificación: Es muy peligroso para el ciclista en ruta que circula por el arcén atravesar una vía hasta alcanzar el tramo de arcén siguiente que da continuidad a aquel por el que circulaba. Esto es especialmente peligroso cuando la vía que corta su trayectoria es un carril de entrada o de salida a la vía por la que circula el ciclista.

e) En la circulación dentro de las glorietas, el ciclista goza de prioridad y ocupará la parte de la misma que necesite para hacerse ver, debiendo los demás vehículos reducir la velocidad, evitar en todo caso cortar su trayectoria y facilitar su maniobra.

Justificación: Cada vez hay más glorietas y el número de accidentes con víctimas ciclistas en la circulación por ellas, aconseja garantizar la seguridad del más vulnerable dándole expresamente prioridad de paso y facilitando su maniobra.

f) Cuando circulen por zonas de prioridad peatonal y de plataforma única de calzada y acera”.

Justificación: En aquellas zonas de prioridad peatonal en las que la autoridad municipal autorice el tránsito de algunos vehículos a motor, las bicicletas deben tener prioridad respecto a la circulación de estos vehículos. Igualmente, en las zonas de plataforma única de calzada y acera.

Sin perjuicio de lo establecido en este artículo, en circulación urbana se estará a lo dispuesto por la ordenanza municipal correspondiente.

Justificación: la ordenanza municipal no puede ignorar lo dispuesto con carácter general en este artículo, de manera que la Ley, al fijar estos criterios básicos de preferencia de paso, da en lo esencial uniformidad a la regulación municipal sobre la materia.

ARTÍCULO 33 (Adelantamiento. Normas generales). Enmienda de adición de un apartado 3, pasando el 3 a numerarse como 4:

“3. Los ciclistas podrán adelantar a otros vehículos por la derecha o por la izquierda, según sea más conveniente para su seguridad. En intersecciones reguladas por semáforo y en retenciones de tráfico podrán rebasar a los vehículos que se encuentren detenidos, a efectos de la correcta utilización de las marcas de zona de espera adelantada. En ausencia de estas marcas, podrán hacerlo posicionándose la primera línea de detención.”

Justificación: Por motivos de seguridad y para hacerse visible debería permitírsele al ciclista avanzar siempre hasta la primera línea del semáforo o de la retención siempre que se cumpla la condición que establece el precepto, o sea, que los vehículos se encuentren detenidos. Es algo que ya prevé el proyecto de reforma del Reglamento General de Circulación, pero conviene dotar a la norma de mayor rango jurídico.

ARTÍCULO 35 (Adelantamiento. Ejecución). Enmienda de adición en el apartado 4 de una expresión en el primer párrafo y de un segundo párrafo nuevo:

“4. Cuando se adelante a peatones, vehículos de tracción animal, conductores de ciclomotores, de vehículos de movilidad personal, ciclistas o conjunto de ciclistas, el conductor que adelanta deberá tener especial cuidado con la maniobra, con objeto de evitar crear cualquier situación de peligro para éstos. El adelantamiento deberá ejecutarse ocupando parte o la totalidad del carril contiguo o contrario, en su caso, de la calzada y guardando una anchura de seguridad de, al menos, 1,5 metros. Queda prohibido adelantar poniendo en peligro o entorpeciendo a los **vehículos vulnerables** que circulen en sentido contrario, incluso si éstos circulan por el arcén.

En adelantamientos en poblado, si la vía tiene dos o más carriles en el mismo sentido, deberá hacerlo por el carril contiguo. Si es de un solo carril, únicamente podrá hacerlo cuando el conductor de uno de los vehículos mencionados en el párrafo anterior de este apartado se orille a la derecha sin poner en riesgo su integridad. En todo caso el adelantamiento deberá realizarse respetando la distancia longitudinal de seguridad y la lateral de 1,5 metros”

Justificación: En el primer párrafo se debe mencionar no sólo a los ciclos y ciclomotores, sino a los vehículos considerados vulnerables, porque son los que más en riesgo está su seguridad en maniobras de adelantamiento. Además, debe especificarse la realización de esta maniobra cuando se hace a estos vehículos vulnerables en poblado. En ciudad apenas hay arcones y en ningún caso se puede invadir el carril contrario. En cambio, es preciso distinguir la maniobra según se trate de vías de uno o de dos carriles por sentido de circulación. Si es de un único carril el adelantamiento está muy limitado ya que los ciclistas circularán preferentemente por el centro del carril en la medida en que su seguridad y la de los otros usuarios

lo permitan (art. 16, d). Si es de dos carriles en un mismo sentido, es necesario obligar a que el vehículo a motor que adelante a un ciclista u otro vehículo vulnerable lo haga por el carril contiguo, para que guarde las distancias de seguridad, pero no por el carril contrario, como sucede en adelantamientos interurbanos.

ARTÍCULO 47 (Cinturón, casco y restantes elementos de seguridad). Enmienda de supresión del párrafo segundo (obligatoriedad del casco ciclista):

Justificación: El uso del casco es recomendable, incluso muy recomendable, pero no debe ser obligatorio y menos en ciudad. Se introdujo la obligatoriedad en la Ley sin justificación alguna en la exposición de motivos. Además, en contra de la posición establecida en la mayoría de los países europeos, y en contra de la política de la Unión Europea, que en su planificación de la movilidad sostenible y seguridad del tráfico no estableció esta medida. Más concretamente, la Comisión Europea no ha hecho ninguna recomendación sobre cascos para ciclistas en las dos comunicaciones claves para el futuro de la transporte y seguridad vial europea: ‘Hacia un espacio europeo de seguridad vial: orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020’; y el Libro Blanco ‘Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible para el transporte’ publicado en 2011. La obligatoriedad del casco puede disuadir del uso de la bicicleta, lo que conlleva un retroceso en la movilidad sostenible. Además, la infracción por no llevar casco está calificada como grave (art. 76, h), lo que carece de proporcionalidad si se compara con otras infracciones graves, como saltarse un semáforo en rojo (art. 76, k) o saltarse un stop (art. 76, l) o conducción negligente (art. 76, m).

ARTÍCULO 49 (Peatones). Enmienda de modificación del apartado 1.

“1. El peatón debe transitar por la zona peatonal, salvo cuando ésta no exista o no sea practicable, en cuyo caso podrá hacerlo por el arcén o, en su defecto, por la calzada, en los términos que reglamentariamente se determine. *No podrán hacer uso de las vías ciclistas para desplazarse”.*

Justificación: Es importante señalar expresamente que los peatones no pueden hacer uso de las vías ciclistas no sólo para garantizar la fluidez de la circulación de bicicletas, sino también y, sobre todo, para la propia seguridad de los peatones y de los ciclistas.

ARTÍCULO 75 (Infracciones leves). Enmienda de modificación del artículo, sustituyendo el apartado a) por el enunciado del c) y sustituyendo el b) por un texto nuevo:

“Son infracciones leves las conductas tipificadas en esta ley referidas a:

- a) Incumplir las normas contenidas en esta ley que no se califiquen expresamente como infracciones graves o muy graves en los artículos siguientes.**
- b) Incumplir las normas contenidas en esta ley circulando en bicicleta. No obstante, se considerarán graves las acciones u omisiones del ciclista que, calificadas como infracciones graves o muy graves en los artículos siguientes, hayan comportado un peligro cierto, claro e inminente para la seguridad del tráfico.**

Justificación: La menor peligrosidad de la bicicleta obliga a no tipificar las conductas del ciclista de igual manera que las del conductor de un vehículo a motor. La vigente Ley sólo contempla esta diferenciación en el supuesto de no hacer uso por parte de los usuarios de bicicletas de los elementos y prendas reflectantes. La enmienda suprime esta excepción y generaliza la calificación de leve para las infracciones cometidas circulando

en bicicleta, pero deja la puerta abierta a la calificación de infracción grave para aquellas conductas de ciclistas que hayan supuesto un peligro cierto, claro e inminente para la seguridad del tráfico.

ARTÍCULO 76 (Infracciones graves). Enmienda de modificación de los apartados c), d) y h):

“c) Incumplir las disposiciones de esta ley en materia de preferencia de paso, adelantamientos, **prohibición de acoso a ciclistas**, cambios de dirección o sentido y marcha atrás, sentido de la circulación, utilización de carriles y arcenes y, en general, toda vulneración de las ordenaciones especiales de tráfico por razones de seguridad o fluidez de la circulación”

Justificación: Debe especificarse como infracción grave una conducta tan negligente como la de acosar al ciclista con un vehículo a motor, lo que pone en grave riesgo la integridad física del conductor de la bicicleta.

“d) Parar o estacionar en el carril bus, **en carriles o vías ciclistas**, en curvas, cambios de rasante, zonas de estacionamiento para uso exclusivo de personas con discapacidad, túneles, pasos inferiores, intersecciones o en cualquier otro lugar peligroso o en el que se obstaculice gravemente la circulación o constituya un riesgo, especialmente para los peatones.

Justificación: se ha convertido en una costumbre no respetar los carriles y vías ciclistas por parte de los vehículos a motor, parando o estacionando sobre ellos, dificultando gravemente la circulación de los ciclistas.

“h) No hacer uso del cinturón de seguridad, sistemas de retención infantil, casco **motociclista** y demás elementos de protección **de vehículos a motor.**”

Justificación: No hay proporcionalidad en la gravedad de la infracción tratando por igual a ciclistas que a motociclistas y conductores de automóviles, sobre todo teniendo en cuenta que está equiparada esta sanción con la de la infracción por saltarse un vehículo a motor un semáforo en rojo o una señal de stop, y a que, si prospera la medida de mantener la obligatoriedad del casco en zonas urbanas, se reputará infracción grave ir sin casco ciclista un niño por la acera en bicicleta. La aprobación de la enmienda presentada al artículo 75, que generaliza la calificación de leves para las infracciones ciclistas, solventaría ya este problema.

ARTÍCULO 80 (Sanciones. Tipos). Enmienda de adición de un nuevo párrafo al apartado 1:

“1. Las infracciones leves serán sancionadas con multa de hasta 100 euros; las graves, con multa de 200 euros, y las muy graves, con multa de 500 euros. No obstante, las infracciones consistentes en no respetar los límites de velocidad se sancionarán en la cuantía prevista en el anexo IV

Las infracciones cometidas por ciclistas se sancionarán con multa de hasta el 50 por 100 de las cuantías establecidas en el apartado anterior. No obstante, la infracción por no llevar casco ciclista sólo se sancionará mediante una reconvencción policial.

Justificación: Las sanciones a ciclistas por infracciones deben tener una cuantía inferior a las cometidas por un conductor de vehículo a motor, dada la mucho menor peligrosidad objetiva de los ciclos. Por otra parte, Para el caso de que no prospere la enmienda de supresión de la obligatoriedad del casco ciclista, se propone que la sanción sea simbólica, mediante una reconvencción policial, de manera que cumpla una función educativa y no

represora. En la normativa de circulación ya se establecen obligaciones sin sanción, como la de circular por la derecha en las aceras y hay que tener en cuenta que en ningún país se sanciona el no portar casco ciclista, porque no es una infracción, y en aquellos pocos que establecen su obligatoriedad para menores de 14 años, tampoco hay prevista una sanción pecuniaria. La obligatoriedad ha de tener un carácter de recomendación y fomento reforzados del uso del casco ciclista.

ARTÍCULO 81 BIS (Responsabilidad. Carga de la prueba). Enmienda de adición de un nuevo artículo 81 bis:

“Artículo 81 bis. Carga de la prueba

En caso de accidente de vehículo a motor en el que este involucrada una o varias bicicletas, se presumirá que la culpa, salvo prueba en contra, es del conductor del vehículo a motor. Los atetados policiales deberán reflejar los hechos de manera fehaciente, sin meras sospechas o conjeturas.

Justificación: al igual que en otros países europeos, la ley debe presumir que la peligrosidad en la accidentalidad del tráfico es producida objetivamente por el vehículo a motor y, en caso de accidente, es el conductor de este tipo de vehículos el que debe aportar pruebas de que el accidente no fue por su culpa, sino por una conducta negligente del ciclista o ciclistas. No se trata de eliminar la presunción de inocencia, sino que, ante dos partes que argumentan su no culpabilidad. Ha de recaer en el que porta un instrumento más peligroso la prueba de que hizo un uso correcto del mismo y que no lo hizo, en cambio, el ciclista.

Modificación del ANEXO I (Conceptos básicos)

Deberían incluirse en el Anexo I definiciones de conceptos nuevos y, muy en especial, el de “zona de prioridad peatonal”, siguiendo la observación esencial del Dictamen del Consejo de Estado 885/2014, sobre una non nata reforma del Reglamento General de Circulación, que recomendaba que se regulase por ley y no por reglamento.

9 bis: Vehículo de movilidad personal:

“Vehículo de una o más ruedas dotado de una única plaza y propulsado exclusivamente por motores eléctricos que pueden proporcionar al vehículo una velocidad máxima por diseño comprendida entre 6 y 25 km/h. Sólo pueden estar equipados con un asiento o sillín si están dotados de sistema de autoequilibrado. Se excluyen de esta definición los Vehículos sin sistema de autoequilibrado y con sillín, los vehículos concebidos para competición, los vehículos para personas con movilidad reducida y los vehículos con una tensión de trabajo mayor a 100 VCC o 240 VAC, así como aquellos incluidos dentro del ámbito del Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013.”

Justificación: Se trata de la definición que consta en el Anexo II del Reglamento General de Vehículos

23 bis: Remolque y semirremolque de bicicleta:

“Vehículo no autopropulsado diseñado y concebido para ser acoplado a una bicicleta, delante o detrás y que cumple las especificaciones técnicas de la norma UNE-EN 15918:2012+A2:2017 o la que la sustituya”

Justificación: Debe diferenciarse de la definición de otros remolques y semirremolques que contiene el Anexo I. La definición que se propone es la que es la que consta en el art. 177.3 del proyecto de reforma del Reglamento General de Circulación.

59. Zona de prioridad peatonal

“59. Zona de prioridad peatonal. Vías reservadas al tránsito y estancia prioritarios de los peatones”.

Justificación: ha de cambiarse el concepto de “zona peatonal” por el de “zona de prioridad peatonal” para dar cobertura legal a la realidad de la vida municipal del siglo XXI. El proyecto de reforma del reglamento General de Circulación prevé este cambio de contenido, pero es conveniente que sea el legislador el que dé expresamente este paso. Hasta ahora se definía la “zona peatonal” como “parte de la vía reservada a la circulación de peatones”. Sin embargo, a medida que se extiende la peatonalización de la ciudad, los ayuntamientos necesitan compatibilizar ese destino peatonal de cada vez más calles con el uso de un tráfico restringido de vehículos (bicicletas, taxis, acceso a garajes y hoteles, carga y descarga de mercancías a determinadas horas). Esto exige hablar de zonas de uso prioritario, pero no exclusivo, peatonal y permitir que sea la autoridad municipal la que determine qué vehículos y, en su caso, con qué horario, pueden circular por esas zonas. Por tanto, es preciso diferenciar el concepto de “acera”, que es un espacio exclusivo del peatón, de las “zonas de prioridad peatonal” y, para evitar equívocos, es muy conveniente no denominar a estas zonas “zonas peatonales”, como hasta ahora, sino “zonas de **prioridad peatonal**”.

75. Carril-bici

“75. Carril-bici. Vía exclusiva para uso ciclista que discurre adosada a la calzada, en un solo sentido o en doble sentido. Excepcionalmente, el titular de la vía podría autorizar la circulación por ella de Vehículos de Movilidad Personal reglamentarios, teniendo siempre preferencia el ciclista”

Justificación: Es contradictorio establecer carriles bici y a la vez autorizar al titular de la vía para que permita circular por ellos a cualquier otro vehículo. En aras de la movilidad sostenible y segura es preciso que esa autorización se limite a Vehículos de Movilidad Personal reglamentarios y siempre teniendo preferencia el ciclista.

76. Carril bici protegido

“76. Carril-bici protegido. Carril-bici provisto de elementos laterales que lo separan físicamente del resto de la calzada, así como de la acera. Excepcionalmente, el titular de la vía podría autorizar la circulación por él de Vehículos de Movilidad Personal reglamentarios, teniendo siempre preferencia el ciclista.”

Justificación: Es contradictorio establecer carriles bici y a la vez autorizar al titular de la vía para que permita circular por ellos a cualquier otro vehículo. En aras de la movilidad sostenible y segura es preciso que esa autorización se limite a Vehículos de Movilidad Personal reglamentarios y siempre teniendo preferencia el ciclista.

ENMIENDAS QUE MODIFICAN EL TEXTO DEL PROYECTO DE REFORMA DE LA LEY DE TRÁFICO

ARTÍCULO ÚNICO. DIECIOCHO: Se modifica el Anexo II de la Ley (Infracciones que llevan aparejada la pérdida de puntos) en el apartado 12 y se añade uno nuevo, 22:

“12: Adelantar poniendo en peligro, *acosando* o entorpeciendo a ciclistas o sin dejar la separación mínima de 1,5 metros. *6 puntos*”

*Justificación: El proyecto de ley modifica el Anexo II, y añade en el punto 12 (“Adelantar poniendo en peligro o entorpeciendo a ciclistas”) el supuesto de adelantarlos “sin dejar la separación mínima de 1,5 metros”. Sin embargo, mantiene para tales esos supuestos la pérdida de 4 puntos. Entendemos que debe incluirse específicamente el supuesto de “acoso” al ciclista y que la vida e integridad física del ciclista son valores y bienes que exigen la máxima protección. Si se quiere corregir esta grave siniestralidad por la vía sancionadora, el adelantamiento poniendo en peligro la vida o la integridad física del ciclista debe llevar aparejada la pérdida de **6 puntos** y no de cuatro. No se entiende que sea menos reprochable poner en peligro la vida de un ciclista que “utilizar, sujetando con la mano, dispositivos de telefonía móvil mientras se conduce” (nuevo punto 8).*

“22. Estacionar en indebidamente en zonas para uso exclusivo de personas con discapacidad o en carriles o vías ciclistas. 3 puntos”

Justificación: es necesario añadir esta medida disuasoria ante la costumbre generalizada de ocupar estas zonas y vías por vehículos no autorizados.

ARTÍCULO ÚNICO. DIECINUEVE. Anexo VIII (Cursos de conducción segura y eficiente)

“3. El contenido y los requisitos de los cursos de conducción segura y eficiente serán los que se establezcan por Orden del Ministerio del Interior, debiendo tener en todo caso una duración mínima de seis horas que incluya formación teórica y formación práctica. *En todo caso, los cursos deberán dedicar clases específicas al respeto a los ciclistas como conductores de vehículos más vulnerables.*”

Justificación: Los accidentes con víctimas ciclistas se deben en gran parte a la falta de conciencia de los conductores de vehículos a motor sobre el derecho de los ciclistas a circular por la red viaria y sobre el peligro que crean al adelantarlos sin guardar la distancia de seguridad o al acosarlos como si fuesen un obstáculo en la vía que entorpece su marcha. Por ello es necesario que el contenido de los cursos de conducción segura y eficiente incluyan en todo caso unos créditos específicos dedicados a la conducción en relación con los ciclistas.