



REUNIÓN CON LA DGT, 24 DE ENERO DE 2022

PROPUESTA DE ENMIENDAS AL REGLAMENTO GENERAL DE CIRCULACIÓN

I. Derivadas de la reciente reforma de la Ley de Tráfico (Ley 18/2021)

ARTÍCULO 18, (Otras obligaciones del conductor). Apartado 2: inclusión de un párrafo cuarto que diga:

“No se considerará dentro de la prohibición la utilización de dispositivos inalámbricos certificados u homologados para la utilización en el casco de protección de los conductores de motocicletas, ciclomotores, **ciclos y vehículos de movilidad personal**, con fines de comunicación o navegación, siempre que no afecten a la seguridad en la conducción”

*Justificación: no hay razón para excluir a los conductores de bicicletas, ya que existen en el mercado este tipo de dispositivos homologados para acoplarlos a los cascos ciclistas, con alcance de hasta 500 m. Su utilización por grupo de ciclistas redundaría en su seguridad, permitiendo el aviso de peligros. <https://www.zonaoutdoor.es/catalog/intercom-bici>
<https://www.senaspain.es/>*

Además, está en consonancia con la ley de movilidad sostenible y el cada vez mayor número de riders que sirven en bicicleta mercancías a domicilio y que necesitan manejar ese dispositivo con seguridad.

Derivado del ARTÍCULO 13 de la Ley de Tráfico

«3. Queda prohibido conducir utilizando cualquier tipo de casco de audio o auricular conectado a aparatos receptores o reproductores de sonido u otros dispositivos que disminuyan la atención permanente a la conducción, excepto durante la realización de las pruebas de aptitud en circuito abierto para la obtención del permiso de conducción en los términos que reglamentariamente se determine.

Se prohíbe la utilización durante la conducción de dispositivos de telefonía móvil, navegadores o cualquier otro medio o sistema de comunicación, excepto cuando el desarrollo de la comunicación tenga lugar sin emplear las manos ni usar cascos, auriculares o instrumentos similares.

No se considerará dentro de la prohibición la utilización de dispositivos inalámbricos certificados u homologados para la utilización en el casco de protección de los conductores de motocicletas y ciclomotores, con fines de comunicación o navegación, siempre que no afecten a la seguridad en la conducción.

Quedan exentos de dicha prohibición los agentes de la autoridad en el ejercicio de las funciones que tengan encomendadas, así como los vehículos de las Fuerzas Armadas cuando circulen en convoy.

Reglamentariamente se podrán establecer otras excepciones a las prohibiciones previstas en los párrafos anteriores, así como los dispositivos que se considera que disminuyen la atención a la conducción, conforme se produzcan los avances de la tecnología.»

ARTÍCULO 29 (Sentido de circulación. Norma general). Apartado 1: incluir un párrafo segundo que diga:

“1. Como norma general, y muy especialmente en las curvas y cambios de rasante de reducida visibilidad, los vehículos circularán en todas las vías objeto de la Ley sobre

tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial por la derecha y lo más cerca posible del borde de la calzada, manteniendo la separación lateral suficiente para realizar el cruce con seguridad.

Los conductores de ciclos y de vehículos de movilidad personal 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”.

Aun cuando no exista señalización expresa que los delimite, en los cambios de rasante y curvas de reducida visibilidad, todo conductor, salvo en los supuestos de rebasamiento previstos en el artículo 88, debe dejar completamente libre la mitad de la calzada que corresponda a los que puedan circular en sentido contrario”.

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.

Derivado del ARTÍCULO 15 de la Ley de Tráfico:

“Como norma general y muy especialmente en las curvas y cambios de rasante de reducida visibilidad, el vehículo circulará en todas las vías objeto de esta Ley por la derecha y lo más cerca posible del borde de la calzada, **con las excepciones que reglamentariamente se determinen**, manteniendo en todo caso la separación lateral suficiente para realizar el cruce con seguridad.»

Artículo 118 (Casco y otros elementos de protección). Modificación de su Apartado 1:

“1. Los conductores y pasajeros de motocicletas o motocicletas con sidecar, de vehículos de tres ruedas y cuadríciclos, de ciclomotores, de vehículos especiales tipo «quad» **y de vehículos de movilidad personal**, 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 cuadríciclos 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.

Los conductores de bicicletas y, en su caso, los ocupantes estarán obligados a utilizar cascos de protección homologados o certificados según la legislación vigente, cuando circulen en vías interurbanas, salvo en rampas ascendentes prolongadas, o por razones médicas que se acreditarán conforme establece el artículo 119.3, o en condiciones extremas de calor.

Los conductores de bicicletas en competición, y los ciclistas profesionales, ya sea durante los entrenamientos o en competición, se regirán por sus propias normas. (Debe mantenerse este texto en cursiva, frente a la pretensión de su supresión en el anterior proyecto de reforma del reglamento)

Derivado del ARTÍCULO 47 de la Ley de Tráfico(Cinturón, casco y restantes elementos de seguridad)

El conductor y ocupantes de vehículos a motor y ciclomotores están obligados a utilizar el cinturón de seguridad, el casco y demás elementos de protección en los términos que **reglamentariamente** se determine.

El conductor de un vehículo de movilidad personal estará obligado a utilizar casco de protección en los términos que **reglamentariamente** se determine.

El conductor y, en su caso, los ocupantes de bicicletas y ciclos en general estarán obligados a utilizar el casco de protección en las vías urbanas, interurbanas y travesías, en los términos **que reglamentariamente** se determine siendo obligatorio su uso por los menores de dieciséis años, y también por quienes circulen por vías interurbanas.

Reglamentariamente se fijarán las excepciones a lo previsto en este apartado.

Artículo 121 (Circulación por zonas peatonales). Modificación de su apartado 5:

“5. La circulación de toda clase de vehículos en ningún caso deberá efectuarse por las aceras y demás zonas peatonales. No obstante, sí podrán hacerlo los menores de doce años, acompañados de un mayor de edad, siempre que circulen a velocidad moderada y sin molestar a los peatones.

Las zonas peatonales abiertas al tráfico restringido o zonas de preferencia peatonal podrán circular las bicicletas y vehículos de movilidad personal, siempre respetando la preferencia de los viandantes y con velocidad moderada, debiendo bajarse del vehículo cuando la densidad del tráfico peatonal así lo demande.

Los ayuntamientos podrán concretar en sus ordenanzas de movilidad las condiciones de este uso compartido de aceras y zonas peatonales y excepcionalmente prohibirlo de manera justificada en determinadas vías u horarios”

Justificación: A falta de carriles bici, debe facilitarse a los niños sus desplazamientos en bicicleta, sin que ello suponga un quebranto en la circulación de los peatones por la acera. Debería calificarse a las zonas peatonales como zonas de preferencia peatonal, porque por ellas discurren taxis, coches de residentes, servicio de mercancías, etc. y debería permitirse su uso por ciclistas y conductores de VMP con los requisitos mencionados en el texto del artículo.

Deriva del ARTÍCULO 25 de la Ley

«5. Los vehículos de movilidad personal y las bicicletas y ciclos no podrán circular por las aceras. **Reglamentariamente** se fijarán las excepciones que se determinen.»

II. Enmiendas necesarias para un mayor seguridad ciclista y fomento de la movilidad sostenible. (¿Se va a hacer un título dedicado a la circulación ciclista?)

1. Transporte de niños en bicicletas:

Número de asientos adicionales (art. 12.1 Reglamento)

Sustituir “menores de siete años” “por menores de edad” y exigir que en todo caso los asientos homologados sean acordes con el peso y la edad del menor de edad.

2. Remolques de bicicletas

Remolques de mercancías y bicicletas de cargo (12.4 R)

Remolques de transporte de personas.

Vías interurbanas y vías urbanas de uso del remolque.

3. Circulación de bicicletas por arcenes

Prioridad del ciclista por arcén, aunque no sea de uso exclusivo de bicicletas (art. 25.4 R)

Circulación excepcional por la calzada por tramos de autovía con el arcén en mal estado (Art. 36.2 R)

Si se autoriza a las motos circular por el arcén en caso de retenciones no podrán adelantar a las bicicletas que estén transitando por él. (posibilidad prevista en el proyecto de Reglamento en su art. Art. 36.3 R)

Eliminación edad mínima del ciclista para circular por arcén de autovía (Art-38.1 R)

Interrupción del arcén y prioridad del ciclista que circula por él (Art. 38.1, 57.1 d, y 64.1 R)

4. Circulación de ciclistas en paralelo

Posible también por la calzada de no existir arcén o no ser transitable. (17.2 Ley y 36.2 R)

5. Límites de velocidad en vías urbanas y travesías

Límite de velocidad de 30 km/h en carril practicable de la derecha en vías de dos o más carriles por sentido (art. 50.1 b, R)

6. Glorietas y bicicleta

Prioridad del ciclista circulando por la glorieta, pudiendo ocupar la parte de la misma que necesite para hacerse ver, debiendo el resto de vehículos reducir la velocidad, evitar cortar su trayectoria y facilitar su maniobra (Art. 57.1 c).

7. Ausencia de paso ciclista y paso de peatones usado por ciclistas

En ausencia de paso ciclista, posibilidad de que los ciclistas 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 (Art. 64 a, R)

8. Prioridad de paso de ciclistas y VMP sobre vehículos a motor en zonas de prioridad peatonal

(art. 64, a R)

9. Prioridad de paso de ciclistas

En 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. Si hubiere carriles bici u otras vías reservadas a la bicicleta, los ciclistas circularán preferentemente por ellas.

En zonas de prioridad peatonal respecto de los demás vehículos

En zonas de plataforma única de calzada y acera, respecto de los demás vehículos.

10. Doble dirección ciclista en zonas de prioridad peatonal

Criterio general, salvo señalización contraria en determinadas zonas u horarios acordada por la autoridad municipal de manera justificada

11. Adelantamiento a bicicletas

Grupo de ciclistas circulando será considerado una única unidad móvil a todos los efectos (art. 25 c de la Ley y 85 R)

Cuando la calzada cuente con más de un carril por sentido, será obligatorio el cambio completo de carril (Ley 35.4 y 85.4 R)

En todo caso el adelantamiento deberá realizarse respetando la distancia longitudinal de seguridad y la lateral de 1,5. Metros (art. 85.4 R)

12. Adelantamiento en intersecciones reguladas por semáforo o en retenciones de tráfico

de ciclistas a otros vehículos por la derecha o por la izquierda a efectos de posicionarse en la primera línea de detención o en la zona de espera adelantada si la hubiere. (Art. 84 R)

13. Uso en bicicletas de dispositivos de señalización lateral indicativos de posición

A efectos de que se respete la seguridad de adelantamientos a ciclistas. Estos dispositivos:

- a) Serán de material flexible y podrán incluir elementos reflectantes.
- b) Podrán sobresalir lateralmente un máximo de 1 metro desde el eje longitudinal de la bicicleta.
- c) No podrán comprometer la estabilidad del vehículo.

14. Aparcamiento de bicicletas en inmediaciones de paso para peatones

Salvo por motivos de seguridad, no podrán establecerse en los pasos de peatones, o en sus inmediaciones, elementos o cualquier instalación que dificulte su visibilidad o que dificulten la movilidad peatonal. En ningún caso se habilitarán en tal ubicación espacios de parada o estacionamiento de furgonetas, camiones o autobuses, siendo aconsejable reservarlos para vehículos de dos ruedas.

15. Posibilidad de circulación de bicicletas por carriles bus salvo excepciones justificadas por la autoridad municipal

Criterio general que rige en muchas ciudades de tamaño medio.

16. Rebasamiento por ciclistas de semáforos no interseccionales en rojo

En semáforos que no controlan intersecciones de vías y destinados exclusivamente a regular el paso de peatones, la luz roja se considerará para los ciclistas luz ámbar, debiendo éstos aminorar su velocidad y respetar en todo caso la prioridad de los peatones.

17. Rebasamiento por ciclistas de semáforos en rojo que controlan intersecciones con vías cuyo sentido de circulación quede a la izquierda del ciclista

En este tipo de semáforos en rojo el ciclista podrá rebasarlos con precaución, teniendo preferencia el vehículo que accede a la vía.

18. Caminos escolares seguros

Los Ayuntamientos, o los titulares de las vías cuando sean competentes, deberán establecer caminos o zonas escolares seguros en los entornos escolares, implementando medidas de reducción de velocidad, calmado del tráfico o restricciones a los vehículos a motor y ciclomotores

19. CAMBIO DE DEFINICIONES EN EL ANEXO I DE LA LEY DE TRÁFICO

a. 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.”

b. 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

c. 59. Zona de prioridad peatonal

Vías reservadas al tránsito y estancia prioritarios de los peatones

d. 75. Carril bici

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

e. 76. Carril bici protegido

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

f. 76 bis. Zonas con plataforma única de calzada y acera

Zona especialmente diseñada y acondicionada para favorecer el tránsito peatonal, y en donde los vehículos *autorizados* no podrán circular a velocidad superior a 20 km/h. En ella el peatón goza de prioridad de paso en cualquier punto de la calzada. En estas zonas se reduce al mínimo la señalización horizontal y vertical