

## ALEGACIONES

### AL PROYECTO DE REGLAMENTO GENERAL DE CIRCULACIÓN

**DON ALFONSO JOSÉ TRIVIÑO FERNÁNDEZ**, miembro del Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible, en representación de las organizaciones ciclistas y atendiendo al requerimiento efectuado por la Secretaria del Consejo doña Mónica Colás Pozuelo, formula las siguientes alegaciones al Proyecto de Reforma del Reglamento General de Circulación. Tales alegaciones, en forma de observaciones y enmiendas debidamente justificadas, constituyen un documento aprobado por la **Mesa Nacional de la Bicicleta**, integrada por la Asociación de ciclistas Profesionales (**ACP**) Asociación de Marcas y Bicicletas de España (**AMBE**) Coordinadora en defensa de la Bicicleta (**ConBici**), Plataforma Empresarial de la Bicicleta (**PEB**), Real Federación Española de Ciclismo (**RFEC**), Red de Ciudades por la Bicicleta (**RCxB**) y Red de CicloJuristas (**RCJ**).

#### 1. OBSERVACIONES GENERALES AL PREÁMBULO

- a. Llama la atención que en el preámbulo no se haga referencia alguna a la *Ley 6/2014 de 7 de abril, por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo*, ya que es el fundamento directo de esta reforma. Llama la atención más, si cabe, teniendo en cuenta que se afirma en el preámbulo que se incorporan al Reglamento Directivas europeas de febrero de 2014.
- b. El proyecto de reforma del Reglamento contiene algunas novedades que, sin duda, suponen para la bicicleta un avance en relación con la normativa anterior. Sin embargo, dista mucho de su pretensión de adecuarse a esa nueva cultura de la movilidad sostenible y a los dos objetivos principales que se atribuyen a las administraciones locales: *“la pacificación del tráfico urbano y, de otro, el fomento de la bicicleta como medio de transporte preferente y cada vez más integrado en el flujo circulatorio de los vehículos”*. Por más que se diga lo contrario, el automóvil sigue constituyendo el eje central de toda la regulación. A pesar de que el Consejo Superior de Tráfico y Seguridad Vial se denomina también de “movilidad Sostenible” la bicicleta sigue siendo un injerto, un cuerpo extraño en una legislación para los vehículos a motor, alrededor de los cuales giran peatones y bicicletas. No hay, pues, *“pérdida de protagonismo del vehículo a motor”*, como se sostiene en el preámbulo.
- c. Apenas se tiene en cuenta a las Administraciones locales en una materia tan importante como la bicicleta en la circulación urbana. Incluso se eliminan habilitaciones a la autoridad local que había en el anterior proyecto de 2013. El proyecto de Reglamento es muy intrusivo en competencias municipales. Una cosa es establecer una legislación básica común, tanto más intensa cuanto más tenga por objeto la regulación del

tráfico general en vías urbanas, y otra mantener la misma intensidad para regular la circulación en aceras y demás zonas peatonales.

- d. Se resalta como elemento fundamental de la reforma *“la obligatoriedad de uso de casco para los ciclistas menores de 16 años en todo tipo de vías y sin excepciones”*. No se cita en el preámbulo el art. 47.1 de la Ley de Tráfico en su redacción dada por la Ley 6/2014, cuando es elemental hacerlo, porque es el fundamento de la nueva regulación del casco. El Reglamento añade por su cuenta que para los menores de 16 años la obligatoriedad del casco es “sin excepciones”, criterio que no obedece a un imperativo legal, ya que puede modularse, cuando menos aplicándole las mismas excepciones que para los mayores de edad en vías interurbanas (ascenso en rampas prolongadas, exceso de calor). Negar estas excepciones a los menores de 16 años quiebra el principio de igualdad.
- e. Desaparece del preámbulo la referencia que se hacía en el anterior proyecto de 2013 al “uso excepcional de la vía”. Sin embargo, se sigue el regulando esta materia sin establecer una diferenciación clara entre diferentes eventos que esperciso mejorar.

## 2. ENMIENDAS

### **Art. 18.3, b) Otras obligaciones del conductor.**

**Texto del proyecto:** 3. Se prohíbe conducir utilizando dispositivos de telefonía móvil y cualquier otro medio o sistema de comunicación, excepto cuando ésta se desarrolle en las siguientes condiciones:

- a) Sin emplear las manos durante el desarrollo de la misma.
- b) Sin usar cascos, auriculares o instrumentos similares. Esta condición no será aplicable a los conductores de motocicletas y ciclomotores, cuando utilicen un dispositivo integrado en el casco de protección, debidamente homologado, con fines de comunicación y orientación o navegación.

**Enmienda de modificación del apdo. b):** El enunciado quedaría del siguiente tenor:

*“b). Sin usar cascos, auriculares o instrumentos similares. Esta condición no será aplicable a los conductores de motocicletas y ciclomotores, cuando utilicen un dispositivo integrado en el casco de protección, debidamente homologado, ni a los ciclistas siempre que hagan uso de un solo auricular, y el uso de estos dispositivos sea la comunicación y orientación o navegación”*

**Justificación:** El ciclista, al no ir encerrado en un casco como va el conductor de una motocicleta o ciclomotor, no ve disminuida su percepción sensorial necesaria para la conducción si sólo utiliza **un auricular**. El denominado “pinganillo” se usa con normalidad en el deporte ciclista y ha demostrado su plena eficacia como elemento de seguridad de los ciclistas y que no menoscaban en absoluto su conducción en un entorno mucho más complejo que la circulación abierta. Además, los modernos smartphones propician su uso como navegador o transmisor de indicaciones auditivas, especialmente útiles para que no se distraiga el ciclista y le guíe en su recorrido. Esto cobra especial relevancia en el caso de circular en grupo con bici-escuelas o en otros grupos guiados por ciudad. Para garantizar la finalidad de su uso se establece expresamente que el auricular -al igual que los dispositivos

similares que el precepto contempla para conductores de motocicletas y ciclomotores- deberá utilizarse para la comunicación y orientación o navegación”.

### **Artículo 36. Utilización de los arcenes.**

- ❖ **Apartado 1, párrafo primero: Texto del proyecto** “1. Los conductores de vehículos de tracción animal, de vehículos especiales con masa máxima autorizada no superior a 3.500 kilogramos, de ciclomotores, de vehículos para personas de movilidad reducida o de vehículos en seguimiento de ciclistas, cuando no exista vía o parte de ella que les esté especialmente destinada, circularán por el arcén de su derecha, si fuera transitable y suficiente para cada uno de éstos, y si no lo fuera, utilizarán la parte imprescindible de la calzada.

**Enmienda de adición:** De añadirse el inciso “de ciclos en vía interurbana según lo dispuesto en el art. 176.1”, de manera que el primer párrafo del apartado 1 del art. 36 quede redactado en los siguientes términos:

“1. Los conductores de vehículos de tracción animal, de vehículos especiales con masa máxima autorizada no superior a 3.500 kilogramos, de ciclomotores, *de ciclos en vía interurbana según lo dispuesto en el art. 176.1*, de vehículos para personas de movilidad reducida o de vehículos en seguimiento de ciclistas, cuando no exista vía o parte de ella que les esté especialmente destinada, circularán por el arcén de su derecha, si fuera transitable y suficiente para cada uno de éstos, y si no lo fuera, utilizarán la parte imprescindible de la calzada”.

*Justificación:* a pesar de que hay un apartado específico para bicicletas, es menester incluirlas en el art. 36, por coherencia jurídica y evitar posibles lagunas al excluir a las bicicletas de la disposición general expuesta en dicho art. 36. Además el art. 15 de la Ley de Tráfico, vehículos a motor y Seguridad Vial incluye a los ciclos, por lo que no es procedente excluir a estos vehículos en el reglamento. Por otra parte, dado que existe una regulación específica para el ciclista en poblado, que le permite circular por el centro del carril, entendemos que el art. 36 sólo es aplicable en vía interurbana.

- ❖ **Apartado 2 . Texto del proyecto** “2. *Se prohíbe que los vehículos enumerados en el apartado anterior circulen en posición paralela.*

**Enmienda de adición:** debe añadirse una excepción para los conductores de bicicletas, quedando el enunciado redactado del siguiente tenor:

“2. Se prohíbe que los vehículos enumerados en el apartado anterior circulen en posición paralela *salvo los conductores de bicicletas según lo dispuesto en el art. 176.5, quienes podrán circular en esa posición aunque no exista arcén, 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:* En coherencia con lo dispuesto en el art. 176.5 del Proyecto e reglamento.

- ❖ **Apartado 3. Texto del proyecto** “2. El conductor de cualquiera de los vehículos enumerados en el apartado 1 no podrá adelantar a otro si la duración de la marcha de los vehículos colocados paralelamente excede de los 15 segundos o el recorrido efectuado en dicha forma supera los 200 metros.

**Enmienda de adición:** Debe hacerse la misma salvedad que en el apartado 2, quedando redactado el apartado 3 en los siguientes términos:

“3. El conductor de cualquiera de los vehículos enumerados en el apartado 1, *con la salvedad de las bicicletas*, no podrá adelantar a otro si la duración de la marcha de los vehículos colocados paralelamente excede los 15 segundos o el recorrido efectuado en dicha forma supera los 200 metros”.

*Justificación:* idénticas razones a las del apartado anterior. Además se omite en el proyecto la expresión *con la salvedad de las bicicletas*, debiendo ser recogido en aplicación de lo dispuesto en el art. 20.3 de la Ley de Tráfico.

**Artículo 37 bis: Cierre de la vía por uso excepcional.**

**Texto del Proyecto: 1.** Deberá ser comunicado al organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, a la autoridad autonómica o local responsable de la regulación y gestión del tráfico, todo uso que pretenda hacerse de la vía por determinados usuarios que participen en la celebración de eventos o actividades organizadas de marcado interés general y/o tradicional, como desfiles, procesiones, romerías, excursiones, paseos, rodajes, o cualesquiera otros de carácter cultural, religioso, ocio u otra índole, que no pueda desarrollarse con estricto cumplimiento de las normas de circulación que le sean de aplicación, y que haga necesario el cierre total o parcial de la vía o de algún tramo de ella para poder garantizar, en todo momento, la seguridad y movilidad de todos los usuarios de la vía, siempre que no esté incluido en el artículo 55 ni constituya el ejercicio de un derecho fundamental.

**Enmienda de modificación:** debe suprimirse la frase “que no pueda desarrollarse con estricto cumplimiento de las normas de circulación que le sean de aplicación, y” .

*Justificación:* es obvio que si es “necesario el cierre total o parcial de la vía o de algún tramo de ella” para la celebración del evento, no se podrán cumplir las normas de circulación.

Además, con esa redacción, el precepto crea una preocupante indefinición, porque puede haber usos de la vía que no conllevan “un estricto cumplimiento de las normas de circulación”, pero que tampoco comportan la necesidad de un cierre total o parcial de la misma (caso típico de un cortejo fúnebre en una aldea, pero también podría ser el caso de una masa crítica de bicicletas inferior a 100 unidades). Cabe entender que en tal supuesto, al no precisar el cierre total o parcial de la vía, no hay que comunicar el uso que pretende hacerse de la vía.

**Artículo 38 Circulación en autopistas y autovías**

**Texto del Proyecto: “1.** Se prohíbe circular por autopistas y autovías con vehículos de tracción animal, ciclos, ciclomotores y vehículos para personas de movilidad reducida.”

**Enmienda de adición:** Debe añadirse un párrafo nuevo, quedando redacto el apartado 1 del siguiente tenor:

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

*No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, los conductores de bicicletas mayores de 14 años podrán circular por autovía, salvo que por razones justificadas de seguridad vial se prohíba mediante la señalización correspondiente. Dicha prohibición se complementará con un panel que informe del itinerario alternativo.”*

*Justificación:* Entendemos que no hay razón que justifique un cambio del actual marco normativo en relación con la edad para circular por autovía. Además es preciso señalarlo en este punto del articulado porque en la propia Ley de Seguridad Vial se recoge la autorización al ciclista de circular por las autovías en el marco del art. 18, formando un único precepto que técnicamente no puede ser

desubicado de su origen normativo. Además, es preciso suprimir la mención a los arcones de las autovías porque existe puntos en los que el ciclista transita por la calzada (carriles de incorporación) lo que de facto es imposible cumplir la norma.

#### **Artículo 48. Velocidades máximas en vías interurbanas**

- ❖ **Apartado 3. Texto del proyecto:** En autopistas y autovías con limitación de velocidad máxima de 120 km/h se podrá aumentar dicho límite de velocidad, mediante paneles de mensaje variable, hasta un máximo de 130 km/h para los turismos, motocicletas y vehículos de tres ruedas asimilados a éstas.

Este aumento del límite de velocidad será autorizado y gestionado exclusivamente por el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, por la autoridad autonómica competente para la gestión del tráfico, de forma temporal y en tramos en los que existan índices contrastados de seguridad, buenas condiciones de trazado y pavimentación, y óptimas condiciones meteorológicas y ambientales.

**Enmienda de adición:** Debe añadirse un nuevo inciso al final del segundo párrafo, redactado en los siguientes términos:

**“3.** En autopistas y autovías con limitación de velocidad máxima de 120 km/h se podrá aumentar dicho límite de velocidad, mediante paneles de mensaje variable, hasta un máximo de 130 km/h para los turismos, motocicletas y vehículos de tres ruedas asimilados a éstas.

Este aumento del límite de velocidad será autorizado y gestionado exclusivamente por el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, por la autoridad autonómica competente para la gestión del tráfico, de forma temporal y en tramos en los que existan índices contrastados de seguridad, buenas condiciones de trazado y pavimentación, y óptimas condiciones meteorológicas y ambientales. *La autorización del aumento de velocidad no podrá ser motivo por sí mismo para prohibir el tránsito de ciclistas en las autovías. Siempre que exista tránsito ciclista en esos tramos, la velocidad máxima se restablecerá en ese momento al límite de 120 km/h”*

*Justificación:* Si se trata de promover el uso de la bicicleta no debería propiciarse el aumento de la velocidad, especialmente en aquellos tramos en los que pueda circular un ciclista, ni por supuesto servir de coartada al titular de la vía para impedir el paso a ciclistas por los tramos precisamente más seguros.

- ❖ **Apartado 5. Texto del Reglamento vigente:** “5. Los vehículos en los que su conductor circule a pie no sobrepasarán la velocidad del paso humano, y los animales que arrastren un vehículo, la del trote”.

**Enmienda de modificación:** Este apartado debe decir tan sólo lo siguiente:

**“5. Los animales que arrastren un vehículo no sobrepasarán la velocidad del trote”.**

*Justificación:* Este precepto del apdo. 5 ya está en el Reglamento vigente, pero su perpetuación es un ejemplo de cómo se imponen prohibiciones absurdas cuando se trata de la bicicleta, pues nadie arrastra a pie la bicicleta corriendo con ella. Además, la infracción por no ir al paso humano

está calificada en el apdo. 10 de este art. 48 como “grave” (¡igual sanción que el que va a más de 140 km/h por una autovía!), lo que es por completo desproporcionado.

- ❖ **Apartado 9 Texto del proyecto:** “9. Los ciclos y los ciclomotores no podrán circular a velocidades superiores a 45 km/h”.

**Enmienda de modificación:** Debe suprimirse al inicio del enunciado “Los ciclos y”, quedando el apartado 1 como sigue:

*“los ciclomotores no podrán circular a velocidades superiores a 45 km/h*

**Justificación:** La norma crea inseguridad jurídica para vehículos que, como **los ciclos**, que carecen de instrumento que mida la velocidad.

- **Redacción alternativa:** De no ser suprimida esta limitación, debería ajustarse en todo caso la redacción a la vigente Ley de Tráfico, en los siguientes términos:

*“9. Para ciclos y ciclomotores: 45 kilómetros por hora. No obstante, los conductores de bicicletas podrán superar dicha velocidad máxima en aquellos tramos en los que las circunstancias de la vía permitan desarrollar una velocidad superior”.*

**Justificación:** El art. 15 de la Ley de Tráfico introduce esta norma, por lo que, independientemente de que se recoja en el apartado específico de circulación de bicicletas, la autorización para superar la velocidad de 45 Km/h a las bicicletas ha de integrarse en la norma específica que afecta a las bicicletas.

## **Artículo 50. Velocidades máximas en vías urbanas y travesías.**

**Apartado 1. Texto del proyecto:** “1. Las velocidades máximas que no deberán ser rebasadas por los vehículos en vías urbanas y travesías, son las siguientes: Vías urbanas 50 . Vías urbanas con un solo carril y sentido único de circulación o con un carril por sentido de circulación , 30. Vías urbanas con plataforma única de calzada y acera, 20”.

**Enmienda de adición:** Debe especificarse que las velocidades referidas son en Km/h. (sólo dice 50/30/20). Además, en la referencia a “Vías urbanas con un solo carril y sentido único de circulación o con un carril por sentido de circulación , 30”, debe añadirse lo siguiente:

*“Vías urbanas con un solo carril y sentido único de circulación o con un carril por sentido de circulación, o en las que disponen de más de dos carriles existiendo en uno de los sentidos un único carril de circulación, por ese carril único: 30. Salvo excepciones debidamente justificadas por la autoridad local, en vías con dos o más carriles en sentido de la circulación, regirá igual límite de velocidad en el carril de la derecha”.*

**Justificación:** Existen calles con dos o más carriles en un sentido y otro único en sentido contrario en la misma plataforma. En el sentido de la marcha que goce de dos carriles se podrá ir a 50 km/h, pero en el sentido contrario, que dispone de un

sólo carril, la velocidad se limitará a 30 a la hora por ese único carril. De este modo, con la redacción propuesta, se elimina esa laguna.

Por otra parte, el objetivo de introducir la bicicleta como medio de transporte en toda las zonas urbanas debe llevar a establecer **como principio general** que en todas las vías, con independencia de su número de carriles, haya un carril de tráfico calmado, con velocidad limitada el de la derecha a 30 Km/h. De esta manera podrá sentarse una base sólida para la **Ciudad 30**, que ha demostrado sus beneficios en la reducción de accidentes de peatones y ciclistas y en el fomento de la bicicleta como medio de transporte urbano.

## **Artículo 55. Pruebas deportivas, marchas cicloturistas y otros eventos.**

**Texto del proyecto:** “1. La celebración de pruebas deportivas cuyo objeto sea competir en espacio o tiempo y/o destreza por las vías o terrenos objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, así como la realización de marchas cicloturistas, requerirá autorización previa que será expedida conforme a las normas indicadas en el anexo II, las cuales regularán dichas actividades.”

❖ **Enmienda de adición:** debe añadirse, en el título del artículo y en el enunciado del apartado 1, a la expresión “marchas cicloturistas” la palabra “**organizadas**”.

*Justificación:* Este proyecto de reglamento de 2014 introduce un cambio sustancial en relación con el de 2013, ya que regula de muy distinta manera el cierre de las vías por uso excepcional (art. 37 bis, que en el de 2013 se ubicaba con distinta redacción en el art. 55) y las marchas cicloturistas y, lo que es más importante, diferencia entre marchas cicloturistas (art. 55) y marchas cicloturistas organizadas (Anexo II). Las marchas cicloturistas “no organizadas” son las de hasta 100 participantes” (art. 15.3 del Anexo II). A estas marchas “no organizadas” el Anexo II sólo les exige estricto cumplimiento de las normas generales de circulación” (art. 15.3 del Anexo). Si además quieren circular “agrupados”, este mismo precepto les exige “a) El fin de la marcha se señalará con un vehículo que portará la señal V- 22. b) No se realizarán en itinerarios donde existan restricciones o limitaciones a la circulación impuestas por el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o por la autoridad autonómica competente, y c) En ningún caso podrán invadir la parte de calzada destinada a la circulación en sentido contrario”.

Las demás normas de autorización y organizativas reguladas en el Anexo II sólo tienen carácter vinculante para las “marchas cicloturistas **organizadas**” (art. 16).

Por tanto, las marchas cicloturistas a las que se refiere el art. 55 y en el que se remite al Anexo II del Reglamento sólo pueden ser las marchas “**organizadas**” y así debe decirse expresamente en el art. 55.

En consecuencia, las marchas cicloturistas de hasta 100 participantes -o sea, las “**no organizadas**”- se regirán por el art. 37 bis (necesidad de “comunicación” a la autoridad si se prevé la necesidad de cierre temporal total o parcial de la vía o de algún tramo para garantizar la seguridad y movilidad de todos los usuarios de la vía) y , si la circulación es en grupo, cumpliendo las tres condiciones que dispone el art. 15.3 del Anexo II.

- ❖ **Enmienda de modificación:** Suprimir “*u otros eventos*” o especificar mejor esta cláusula residual.

*Justificación:* crea inseguridad jurídica la referencia a “*otros eventos*”, porque se alude también a organización de “*eventos*” en el art. 37 bis y puede inducir a duda sobre el régimen jurídico aplicable, ya que es muy diferente (en un caso “*comunicación previa*” y en otro “*autorización previa*”, amén de exigencias organizativas más complejas establecidas en el Anexo II del Proyecto de Reglamento)

#### **Artículo 64. Normas generales y prioridad de paso de ciclistas.**

**Texto del proyecto, segundo párrafo.** “Los conductores de bicicletas tienen prioridad de paso respecto a los vehículos de motor y ciclomotores:

- a) Cuando circulen por un carril bici, paso para ciclistas o arcén debidamente señalizados.
- b) Cuando para entrar en otra vía el vehículo de motor o el ciclomotor gire a la derecha o izquierda, en los supuestos permitidos, y haya un ciclista en sus proximidades.
- c) Cuando circulando en grupo, el primero haya iniciado ya el cruce o haya entrado en una glorieta. En los demás casos serán aplicables las normas generales de prioridad de paso entre vehículos”.

- ❖ **Enmienda de adición:** añadir en el apartado a) el supuesto de prioridad en plataforma única de calzada y acera, quedando redactado el enunciado en los siguientes términos:

“a) Cuando circulen por un carril bici, paso para ciclistas, arcén debidamente señalizados *o por zonas de plataforma única de calzada y acera*”.

*Justificación:* Conforme al art. 121.3 del Proyecto, en estas zonas de plataforma única de acera y calzada el peatón goza de preferencia sobre cualquier vehículo. Pero es lógico que por la característica de estas zonas, con velocidad máxima limitada a 20 Km/h, se garantice el calmado de tráfico dando prioridad a la bicicleta sobre ciclomotores y demás vehículos a motor. Con ello se fomenta además el uso de la bicicleta como vehículo urbano.

- ❖ **Enmienda de adición:** Añadir un nuevo apartado d) con el siguiente enunciado:

“d) Cuando circulando por una vía, otra vía se fusione por la derecha del ciclista con aquella, a fin de que los vehículos que proceden de ésta última permitan al conductor del ciclo acceder al arcén de la derecha de la vía que resulte fusionada, u orillarse a la derecha de la calzada de dicha vía caso de no existir arcén o ser impracticable”.

*Justificación:* Este supuesto debería estar incluido genéricamente en el regulado en el apartado b), pero en la práctica jurisprudencial no es así. Por ello se propone aquí.

Una de las causas de atropello al ciclista es cuando este circula por una vía y por su derecha se incorpora a ésta otro vehículo, quedando el ciclista en medio de la intersección sin protección legal. Es preciso establecer expresamente que los vehículos que proceden de la vía anexionada deben permitir al ciclista continuar por el extremo derecho de la vía que está



utilizando. De este modo se garantiza una maniobra mucho más segura y controlada del ciclista al gozar expresamente de esta prioridad de paso

#### **Artículo 84.1 *Obligaciones del que adelanta antes de iniciar la maniobra***

**Texto del Reglamento** (no modificado) 1. Antes de iniciar un adelantamiento que requiera desplazamiento lateral, el conductor que se proponga adelantar deberá advertirlo con suficiente antelación con las señales preceptivas y comprobar que en el carril que pretende utilizar para el adelantamiento existe espacio libre suficiente para que la maniobra no ponga en peligro ni entorpezca a quienes circulen en sentido contrario, teniendo en cuenta la velocidad propia y la de los demás usuarios afectados. En caso contrario, deberá abstenerse de efectuarla.

Ningún conductor deberá de adelantar a varios vehículos si no tiene la total seguridad de que, al presentarse otro en sentido contrario, puede desviarse hacia el lado derecho sin causar perjuicios o poner en situación de peligro a alguno de los vehículos adelantados.

En calzadas con doble sentido de circulación y tres carriles separados por marcas longitudinales discontinuas, el adelantamiento solamente se podrá efectuar cuando los conductores que circulen en sentido contrario no hayan ocupado el carril central para efectuar un adelantamiento a su vez

**Enmienda de adición:** Debe añadirse un **cuarto párrafo en el apartado 1 del artículo 84** en los siguientes términos:

*“Cuando los conductores de bicicleta circulen en grupo serán considerados como una única unidad móvil a todos los efectos”.*

**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 Cuando los conductores de bicicleta circulen en grupo, serán considerados como una única unidad móvil *a todos los efectos*, constituyendo un caso concreto no previsto en la norma cuando se efectúa un adelantamiento a los ciclistas, de tal naturaleza que quien pretenda rebasar a un grupo es necesario que calcule la maniobra para realizarla sin cortar al grupo.

#### **Artículo 85.4. *Obligaciones del que adelanta durante la ejecución de la maniobra***

- ❖ **Art. 85.4 párrafo primero. Texto del Reglamento** (no modificado por el proyecto).  
“Cuando se adelante fuera de poblado a peatones, animales o a vehículos de dos ruedas o de tracción animal, se deberá realizar la maniobra ocupando parte o la totalidad del carril contiguo de la calzada, siempre y cuando existan las condiciones precisas para realizar el adelantamiento en las condiciones precisas para realizar el adelantamiento en las condiciones previstas en este reglamento; en todo caso, la separación lateral no será inferior a 1,50 metros. Queda expresamente prohibido adelantar poniendo en peligro o entorpeciendo a ciclistas que circulen en sentido contrario”.

**Enmienda de adición.** Debería añadirse al final de este párrafo la siguiente frase:

*“, incluso si esos ciclistas circulan por el arcén”.*

**Justificación:** necesidad de armonizar el texto con el del apartado 4 del artículo 34 en su redacción dada por la Ley de Tráfico 6/2014 recientemente aprobada y que dice así: «4. Todo conductor de vehículo automóvil que se proponga realizar un adelantamiento a un ciclo o ciclomotor, o conjunto de ellos deberá realizarlo 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 expresamente prohibido adelantar poniendo en peligro o entorpeciendo a ciclistas que circulen en sentido contrario, *incluso si esos ciclistas circulan por el arcén.*»

- ❖ **Art. 85.4 párrafo segundo. Texto del Reglamento** (no modificado por el proyecto). “Cuando el adelantamiento se efectúe a cualquier otro vehículo distinto de los aludidos en el párrafo anterior, o tenga lugar en poblado, el conductor del vehículo que ha de adelantar dejará un margen lateral de seguridad proporcional a la velocidad y a la anchura y características de la calzada.”

**Enmienda de modificación:** debería suprimirse en el párrafo segundo del art. 85.4 la expresión “proporcional a la velocidad y a la anchura y características de la calzada.” y añadirse una referencia clara de distancia mínima lateral para adelantar. Por tanto, quedaría el enunciado así:

*“Cuando el adelantamiento se efectúe a cualquier otro vehículo distinto de los aludidos en el párrafo anterior, o tenga lugar en poblado, el conductor del vehículo que ha de adelantar dejará un margen lateral de seguridad que nunca será inferior a un metro”*

*Justificación:* este párrafo no es objeto de reforma en el proyecto, pero debería, cambiarse para fijar para zonas urbanas y travesías (“poblado”, dice el enunciado) un criterio claro de distancia lateral de adelantamiento. Para zonas interurbanas no hay duda: “la separación lateral no será inferior a 1,5 metros” (art. 85.4, inciso primero y art. 179. 5 del Proyecto de Reglamento). Para zonas urbanas el criterio es de difícil cálculo. “dejará un margen lateral de seguridad proporcional a la velocidad y a la anchura y características de la calzada”. Si no se quiere generalizar la distancia mínima de 1,5 metros (el Proyecto de 2013 lo hacía en su art. 179.5, pero no el de 2014, que lo restringe a las vías interurbanas), al menos que en poblado sea de al menos *1 metro*, distancia fácil de entender y calcular en todo momento, y que garantiza la seguridad.

- ❖ **Art. 85.4 párrafo tercero (nuevo):**  
**Enmienda de adición:** Se añade un nuevo párrafo, el tercero, a este apartado 4 del art. 85, en los siguientes términos:

*“Se exceptúa a los ciclistas del deber de guardar estas separaciones laterales cuando rebasen al resto de vehículos en condiciones de tráfico detenido o con circulación a velocidad reducida por razones de aglomeraciones, y con el fin de favorecerles el adelantamiento entre carriles cuando discurra por poblado, o cuando transiten por el arcén o por el extremo derecho de la vía en su caso”*

*Justificación:* cuando sea el ciclista quien rebasa al resto de vehículos debería poder, en circunstancias de tráfico retenido transitar entre carriles si es zona urbana, (algo que se contempla en la reforma del reglamento) o por el arcén si existe y es transitable o suficiente, o próximo al borde derecho de la calzada en su caso, como con normalidad vienen haciendo los ciclistas siempre, pero que la normativa actualmente no contempla.

## **Artículo 121 Circulación de peatones**

- ❖ **Artículo 121.1 Texto del proyecto:** “1. Los peatones transitarán por las aceras y demás espacios reservados a su circulación. Cuando no existan o no sean practicables, podrán hacerlo por el arcén o, en su defecto, por la calzada, de acuerdo con las normas que se determinan en este capítulo.”

**Enmienda de adición:** debería añadirse al final de este apartado la siguiente frase:

*“No podrán transitar por las vías ciclistas salvo en las sendas ciclables y específicos espacios compartidos”*

*Justificación:* En consonancia con lo dispuesto en el art. 176.7, apartado b, del proyecto de reglamento, que prohíbe al peatón transitar por las aceras-bici y sólo le permite cruzarlas, teniendo en este caso prioridad el ciclista.

- ❖ **Artículo 121.4. Texto del proyecto:** “4. Los vehículos no podrán circular por las aceras y demás zonas peatonales, salvo las excepciones previstas en este reglamento”

*Enmienda de adición:* Debe añadirse un inciso final sobre competencia municipal, quedan el enunciado de este apartado redactado en los siguientes términos:

**4.** Los vehículos no podrán circular por las aceras y demás zonas peatonales, salvo las excepciones previstas en este reglamento *y salvo los supuestos y excepciones establecidos por la autoridad municipal*”.

*Justificación:* Este inciso que ahora se desea añadir estaba en el Proyecto de Reglamento de 2013 y ahora se elimina sin justificación alguna, ya que parece razonable que el titular de las aceras y demás zonas peatonales de la zona urbana, que es el que mejor conoce las características concretas de estas vías, pueda y deba regular las excepciones a su uso exclusivo por peatones, más allá de lo que con carácter básico y general disponga el Reglamento de Circulación.

### **Artículo 163. Objetos y clases (de marcas viales)**

**Enmienda de adición. Nuevo apartado 3,** con el siguiente texto:

**“3.** *No se empleará en la plataforma de cualquier tipo de vía pinturas de señalización horizontal deslizantes, reasfaltados a distinto nivel en la superficie de la plataforma de las vías, elementos catadióptricos cuyo resalto sea peligroso para los ciclistas, o rejillas en las que pudieran introducirse las ruedas de los vehículos, especialmente las de las bicicletas”*

*Justificación:* Para garantizar la seguridad especialmente de ciclistas y motoristas ante el incumplimiento sistemático de la Norma 1436 y la constatación de reasfaltados, especialmente de arcones, o catadióptricos colocados en el arcén habitualmente cuyo resalto hace perder el control de los conductores de bicicleta. Todo ello en aplicación de lo señalado en el art. 1 de la Ley de Tráfico, apartado d) y el art. 4, apartado a), que establecen unos requisitos mínimos que han de cumplirse en todo el territorio nacional.

***Si se aprueba esta norma, una disposición transitoria podría establecer que el precepto comenzará a aplicarse en las obras que se inicien a partir de la entrada en vigor del Reglamento.***

## **Artículo 175 Obligaciones en el uso de la bicicleta**

**Texto del proyecto:** “Los usuarios de la bicicleta deberán cumplir las normas generales de circulación, y adoptarán las medidas adecuadas para garantizar la convivencia y la seguridad en la vía con el resto de vehículos y, especialmente, con los peatones.”

### **Enmienda de supresión**

**Justificación:** Debe suprimirse este artículo porque estigmatiza al ciclista. Establece unas obligaciones que, siendo generales para cualquier usuario de las vías, sólo aparecen concretadas para un determinado colectivo, los ciclistas.

## **Artículo 176.1 Posición en la vía. (Circulación por el arcén y autovías)**

- ❖ **Primer párrafo. Texto del proyecto:** “1. En vías con un límite de velocidad superior a 50 km/h, los ciclistas circularán por el arcén de su derecha, si fuera transitable y suficiente, y si no lo fuera o no existiese arcén, lo harán por la derecha y lo más cerca posible del borde de la calzada”

**Enmienda de adición:** Debe añadirse al final del enunciado:  
“siempre que ello no comprometa su seguridad”

**Justificación:** Aunque se menciona que la circulación por la derecha ha de ser lo más cerca “posible” del borde de la calzada, convendría hacer expresa la prevalencia de la seguridad del ciclista. El mal estado de la vía, puede hacer inseguro circular “lo más cerca posible del borde de la calzada”.

- ❖ **Tercer párrafo. Texto del proyecto:** “No obstante lo dispuesto en el artículo 38.1, los conductores de bicicletas *mayores de edad* podrán circular por las autovías, salvo que por razones justificadas de seguridad vial se prohíba mediante la señalización correspondiente. Dicha prohibición se complementará con un panel que informe del itinerario alternativo. La circulación deberá tener lugar por el arcén, *sin invadir la calzada en ningún caso*”.

- **Enmienda de modificación:** Debe sustituirse “mayores de edad” por “*mayores de 14 años*”, tal como figura actualmente en el art. 38.1 , párrafo 2º del Reglamento vigente.

**Justificación:** Es un retroceso establecer esta limitación para los mayores de 14 años y menores de 18 que antes no existía. No hay fundamento de siniestralidad que avale esta restricción. La alternativa es que vayan por una carretera convencional, que es donde más accidentes mortales se producen.

- **Enmienda de modificación:** Debe eliminarse al final de este párrafo 3º la frase “*sin invadir la calzada en ningún caso*”.

**Justificación:** Esta prohibición absoluta, (“en ningún caso”), es absurda y de imposible cumplimiento si el arcén está ocupado o se termina al llegar a una intersección. Además contradice el criterio general y más

lógico que establece ese mismo art. 176.1 en su primer párrafo: “En vías con un límite de velocidad superior a 50 km/h, los ciclistas circularán por el arcén de su derecha, *si fuera transitable y suficiente*, y si no lo fuera o no existiese arcén, lo harán por la derecha ...”.

### **Artículo 176.2 Posición en la vía. (uso de carril en vías urbanas)**

**Texto del proyecto:** “2. En vías urbanas con límite de velocidad igual o inferior a 50 km/h, que dispongan de al menos dos carriles de circulación por sentido, los ciclistas circularán por la calzada y por el carril derecho, favoreciendo el tránsito del resto de vehículos que circulen a mayor velocidad. Podrán circular por los otros carriles cuando vayan a cambiar de dirección, o cuando lo precisen.

En las que dispongan de un carril de circulación por sentido, los ciclistas circularán preferentemente por el centro del carril en la medida en que su seguridad y la de los otros usuarios lo permita, favoreciendo el paso a otros vehículos”

**Enmienda de modificación y adición:** *El apartado 2 debería quedar redactado en los siguientes términos:*

*“2. En vías urbanas con límite de velocidad igual o inferior a 50 km/h, los ciclistas circularán por el carril derecho si hubiera varios en el mismo sentido, pudiendo hacerlo por los otros carriles cuando vayan a cambiar de dirección o cuando lo precisen.*

*Los ciclistas podrán circular por el centro del carril, debiendo el resto de vehículos ocupar el carril contiguo para adelantar a los ciclistas si dispusieran de más carriles en su sentido. Asimismo, favorecerán el tránsito del resto de vehículos que circulen a mayor velocidad, cuando la anchura del carril permita el paso del resto de vehículos y siempre que el adelantamiento no comprometa la seguridad del ciclista y la de los otros usuarios. Bajo ningún concepto se acosará al ciclista para que facilite el adelantamiento”.*

**Justificación:** El primer párrafo que se propone simplemente mejora técnicamente la redacción, sin añadir ningún concepto nuevo. El segundo párrafo cambia la redacción para dar coherencia a un texto que es una mezcla incoherente entre la redacción del proyecto de 2013 (que decía que el ciclista circulará *preferentemente por la derecha del carril*) y la del proyecto de 2014 (que dice, con mejor criterio, que el ciclista circulará *preferentemente por el centro del carril*). Lo lógico, pensando en la seguridad del ciclista, es esta segunda redacción, pero entonces carece de sentido mantener la frase “*en la medida en que su seguridad y la de los otros usuarios lo permitan*”, que está pensada cuando se trataba de obligar a circular preferentemente por la derecha del carril, pegado a la acera o a los coches aparcados, donde hay mas peligro, pero no si se circula ya por el sitio más seguro, el centro del carril. No obstante, la frase tiene sentido aplicada a la acción prevista en el párrafo de “*favorecer el tránsito del resto de vehículos que circulen a mayor velocidad*” y por eso se mantiene, aunque con una redacción más adecuada para favorecer la seguridad del ciclista y concretar mejor así las condiciones del adelantamiento. Por ello se añade “*cuando la anchura del carril permita el paso del resto de vehículos y siempre que el adelantamiento no comprometa la seguridad del ciclista*”

Además, en consonancia con el objetivo de la seguridad del ciclista, se añade una frase final en el segundo párrafo, para prohibir que se acose al ciclista con el fin de que facilite el adelantamiento, haya o no posibilidad de hacerlo sin riesgo.

### **Artículo 176.3 Posición en la vía. (adelantamiento en vía urbana)**

**Texto del proyecto** “3. Exclusivamente en vías urbanas, podrán adelantar y rebasar a otros vehículos por la derecha o por la izquierda, según sea más conveniente para su seguridad. En intersecciones reguladas por semáforo y retenciones de tráfico en vía urbana, podrán rebasar a los vehículos que se encuentren detenidos, conforme a lo dispuesto en el artículo 56.3 de este reglamento”.

**Enmienda de adición:** El segundo inciso de este apartado debe decir:

“*En pasos de peatones e intersecciones regulados por semáforo y en retenciones de tráfico en vía urbana, podrán rebasar a los vehículos que se encuentren detenidos, conforme a lo dispuesto en el artículo 56.3 de este reglamento*”.

**Justificación:** se añade “*En pasos de peatones*” (regulados por semáforos), ya que el hecho de adelantar y rebasar a otros vehículos detenidos ante un semáforo es el mismo, sea en un semáforo que regula una intersección o un paso de peatones.

### **Artículo 176.5 Posición en la vía (circulación de a dos o en grupo)**

**Texto del proyecto** “5. Los ciclistas podrán circular en posición paralela, en columna de a dos, lo más próximo posible al extremo derecho de la vía y colocándose en hilera en tramos sin visibilidad y cuando formen aglomeraciones de tráfico. Los ciclistas podrán circular en grupo sin necesidad de mantener entre ellos la distancia de separación que, para el resto de vehículos, establece el artículo 54.1. En este caso deberán extremar la atención, a fin de evitar alcances entre ellos”.

**Enmiendas de modificación:** el apartado 5 quedaría redactado en los siguientes términos:

5. Los ciclistas podrán circular en posición paralela, en columna de a dos. *En vías interurbanas lo harán lo más próximo posible al extremo derecho de la vía y por el arcén, si lo hubiere.* Se colocarán en hilera en tramos sin visibilidad y cuando formen aglomeraciones de tráfico.

Los ciclistas podrán circular en grupo sin necesidad de mantener entre ellos la distancia de separación que, para el resto de vehículos, establece el artículo 54.1. En este caso deberán *prestar especial atención* a fin de evitar alcances entre ellos. *Podrán adelantar y rebasar a otros vehículos, para lo cual no será necesario mantener una distancia mínima de 1,5m por parte del ciclista si las circunstancias del tráfico lo permiten*”.

**Justificación:** debe aclararse que se trata de vía *interurbana*, ya que si es urbana, la posición preferente, según el art. 176.2 del proyecto de reglamento, es la de circular por el centro del carril, no “lo más próximo posible al extremo derecho de la vía”.

Por otra parte, debe sustituirse el verbo “extremar”, ya que es un término que permite atribuirle la culpa al ciclista siempre que haya un accidente por alcance, aunque la causa sea ajena al grupo ciclista, con el consiguiente perjuicio en la cobertura del seguro, como lo demuestra la jurisprudencia al respecto.

Además se propone autorizar el adelantamiento del ciclista si las circunstancias del tráfico permiten efectuar la maniobra en condiciones de seguridad, sin el deber de guardar una distancia mínima por parte del ciclista que ejecuta la maniobra para evitar las limitaciones impuestas en el art 85.4 del Reglamento General de Circulación.

### **Artículo 176. 6 Posición en la vía. (circulación por aceras y zonas peatonales)**

**Texto del proyecto:** “6. Los menores de catorce años podrán circular en bicicleta por las aceras y

demás zonas peatonales, respetando siempre la prioridad de paso de los peatones y a una velocidad que no comprometa la seguridad de éstos ni entorpezca su movilidad. Un mayor de edad podrá circular por la acera acompañando a uno o varios menores, en las mismas condiciones descritas.”

**Enmienda de modificación y adición:** se organiza el apartado 6 en cuatro párrafos:

*“6. Sólo los menores de doce años podrán circular en bicicleta por las aceras.*

*Los ciclistas podrán circular por zonas peatonales, con las excepciones que establezcan las ordenanzas municipales.*

*La circulación de bicicletas por aceras y demás zonas peatonales se hará respetando siempre la prioridad de paso de los peatones y a una velocidad moderada, que no comprometa la seguridad de éstos ni entorpezca su movilidad. Llegado el caso, el ciclista deberá apearse de la bicicleta y circular con ella a pie.*

*La autoridad local podrá restringir, totalmente o mediante un régimen de horarios, la circulación en bicicleta por determinadas zonas peatonales, cuando el grado de densidad de peatones así lo aconseje. Asimismo podrá ampliarla por aceras a ciclistas mayores de 12 años cuando sus dimensiones y baja densidad peatonal lo permitan”.*

*Justificación:* debe separarse la circulación por “aceras” de la circulación por “otras zonas peatonales”, ya que, aun siendo peatonales, tienen características diferentes y muchas zonas peatonales, de facto, se comportan como plataformas únicas de calzada y acera. El *principio general en aceras* es el de prohibición del tránsito de bicicletas, salvo para menores de 12 años

*El principio general de las demás zonas peatonales* es el de uso compartido del espacio por peatones y ciclistas, salvo excepciones que se establezcan y siempre con preferencia absoluta de paso para los peatones.

En el tercer párrafo se establecen las condiciones de seguridad para circular en bicicleta por aceras y demás zonas peatonales, con garantías aún mayores que las que prevé el proyecto de reglamento.

En el cuarto párrafo se habilita a las autoridades locales a restringir total o parcialmente el tránsito de bicicletas por determinadas zonas peatonales, cuando así lo aconseje la afluencia de peatones. A la vez, se permite ampliar la circulación en bicicleta por aceras cuando su amplitud y densidad de tránsito peatonal lo permitan. La autoridad local es la que mejor conoce las vías que son de su titularidad, máxime si se trata de aceras y zonas peatonales. La excesiva intrusión en las competencias municipales vulnera la autonomía de éstas para, respetando la legislación básica reglamentaria, adaptar la regulación de sus vías a las condiciones particulares de cada zona urbana.

### **Artículo 176.8 Posición en la vía (pasos de peatones)**

**Texto del proyecto:** “8. En los pasos para peatones que no cuenten con pasos específicos para bicicletas, los ciclistas que circulen por la acera-bici o por la acera podrán utilizar aquéllos para cruzar la calzada, adaptando su velocidad a la del peatón y cuidando de no ponerlos en peligro. En este caso, las bicicletas tendrán prioridad de paso sobre los vehículos a motor, y los peatones sobre las bicicletas.”

*Enmienda de modificación:* Debe suprimirse “que circulen por la acera-bici o por la

acera”.

*Justificación:* cualquier ciclista, respetando las condiciones de seguridad que el precepto establece, debe poder usar el paso de peatones. No sólo los que van por la acera o acera-bici. Un ciclista que va por la calzada puede aprovechar el semáforo en rojo para cruzar lateralmente el paso de peatones siempre que respete las condiciones que señala el precepto.

### **Artículo 176. 10 Posición en la vía. (Circulación en contrasentido, contramano o doble dirección ciclista)**

**Texto del proyecto:** “10. En las vías urbanas donde esté limitada la velocidad a 30 km/h o inferior, la autoridad municipal podrá permitir la circulación de las bicicletas en contrasentido (doble dirección), mediante el empleo de la señalización que corresponda, con el fin de informar de ello a todos los usuarios de la vía. En este caso, los ciclistas deben circular lo más próximo posible al borde derecho de la calzada en el sentido de su marcha.”

❖ **Enmienda de modificación:** Debe suprimirse en el inciso final “lo más próximo posible al borde derecho” y sustituirse en los términos siguientes:

“En este caso, los ciclistas deben circular *por la derecha* de la calzada en el sentido de su marcha”

*Justificación:* Extremar esa proximidad al borde derecho de la calzada puede crear inseguridad para el ciclista y alentar a los vehículos a motor a rebasar el límite de velocidad permitida.

❖ **Enmienda de adición:** debe añadirse un segundo párrafo que diga: “*En las zonas de plataforma única de calzada y acera las bicicletas podrán circular en contrasentido (doble dirección), salvo que la autoridad municipal por razones justificadas no lo permita*”

*Justificación:* Estas zonas son cuasi peatonales, de tráfico restringido y velocidad máxima limitada a 20km/h. Por tanto se puede aplicar **como criterio general** la permisividad de contrasentido sin necesidad de señalización, dejando a la autoridad local que, con carácter excepcional, pueda impedir en estas vías el uso de la bicicleta a contramano. Además, servirá para calmar más el tráfico en una zona que es de preferencia peatonal, ya que el conductor de vehículos a motor tendría que suponer siempre que, salvo excepción, puede encontrarse con ciclistas en sentido contrario, porque dada la característica de estas vías el ciclista es para el taxi u otro vehículo a motor autorizado para circular por ellas más bien un peatón en bicicleta.

### **Artículo 178.1 Transporte de personas y carga**

**Texto del proyecto:** 1. En las bicicletas, salvo en autovías, se podrá transportar carga, y pasajeros si el conductor es mayor de edad. Los ciclos que, por construcción, no puedan ser ocupados por más de una persona podrán transportar, no obstante, cuando el conductor sea mayor de edad, un menor de hasta siete años en asiento adicional que habrá de ser certificado con arreglo a las disposiciones reglamentarias que desarrolle el Ministerio de Industria, Energía y Turismo.

**Enmienda de modificación:** el apartado 1 debería quedar redactado en los siguientes términos:

“1. *En las bicicletas se podrá transportar carga. También personas, salvo en autovías, si el conductor es mayor de edad.* Los ciclos que, por construcción, no puedan ser ocupados por más de una persona podrán transportar, no obstante, cuando el



conductor sea mayor de edad, *uno o dos menores* de hasta siete años en asientos que habrán de ser *certificados u homologados por la Unión Europea o por la autoridad competente de cualquiera de sus Estados miembros*”

*Justificación:* Con respecto al primer inciso, el reglamento ya establece requisitos y condiciones de seguridad para transportar carga. Prohibir esta actividad en autovías no redundaría en la seguridad del ciclista, porque se le arroja a carreteras secundarias, que son más inseguras, y se perjudica notablemente el cicloturismo, dos de cuyos aditamentos indispensables son las alforjas y las mochilas. Tampoco se entiende cómo un ciclista en autovía puede llevar una mochila, pero no llevar su mismo contenido en alforjas o bien amarrada en el soporte tras el sillín.

Por lo que respecta al número de menores a transportar, se trata de hacer posible que, como sucede en otros países europeos, se pueda llevar en bicicleta a uno o dos niños de hasta 7 años de edad, siempre que sea en asientos reglamentarios. Finalmente, carece de sentido la exigencia de certificación exclusiva por el Ministerio de Industria, perteneciendo España a la Unión Europea y siendo un país receptor de numerosos turistas de países de la Unión que en su país utilizan estos asientos adicionales. Además, esta limitación es contraria al libre tránsito de mercancías producidas o comercializadas en países de la Unión Europea.

### **Artículo 178.3 Transporte de personas y carga**

**Texto del proyecto:** “3. Se podrán utilizar en las bicicletas remolques, semirremolques u otros elementos debidamente certificados con arreglo a las disposiciones reglamentarias que desarrolle el Ministerio de Industria, Energía y Turismo, para el transporte de personas o de carga, en vías urbanas o en vías reservadas para este tipo de vehículos”.

❖ **Enmienda de modificación:** Debe suprimirse la referencia a la certificación ministerial. Debe diferenciarse entre transportar carga o transportar personas. Y deben contemplarse los ciclos de más de dos ruedas. En enunciado quedaría redactado así:

“Se podrán utilizar en las bicicletas remolques, semirremolques u otros elementos debidamente certificados u homologados por *la Unión Europea o por la autoridad competente de cualquiera de sus Estados miembros*, para el transporte de personas o de carga. *El transporte de personas sólo podrá realizarse en vías urbanas y en vías no abiertas al tráfico general*”.

*Justificación:* La supresión de la referencia a la certificación ministerial queda justificada en la enmienda anterior. El transporte de carga en un remolque o semirremolque no tiene que estar excluida en ninguna vía abierta a la bicicleta, incluida las autovías. Un pequeño remolque debidamente señalizado es una medida adicional de seguridad del ciclista. En el camino de Santiago es habitual ver a peregrinos tirando de estos remolques. Además, prohibir estos remolques en autovías es arrojar a estos ciclistas a carreteras convencionales, muchas sin arcén, con el consiguiente peligro para su seguridad, mucho mayor que el que correrían en una autovía. Equiparar el transporte de personas al de carga carece de sentido. Por otra parte, en relación con el transporte de personas en remolques, mantener la referencia a *“vías reservadas a este tipo de vehículos”* podría inducir a confusión y ser restrictivo, por lo que parece mejor aludir a *“vías urbanas y vías no abiertas al tráfico general”*

- ❖ **Enmienda de adición de un segundo párrafo** en los siguientes términos:  
*"Deberán obtener autorización municipal para circular por las vías urbanas los ciclos cuya función principal sea la realización de actividades distintas del transporte privado de personas o mercancías, tales como las de promoción comercial, turística, las recreativas o las de mera exhibición".*

*Justificación:* Debería añadirse un nuevo párrafo que contemplase la regulación de estos ciclos dedicados a actividades públicas y que pueden ser de dos o más ruedas, sin que sean necesariamente remolques o semiremolques. El reciente *Real Decreto 339/2014, de 9 de mayo, por el que se establecen los requisitos para la comercialización y puesta en el mercado de los ciclos y sus partes y piezas* regula en parte a estos vehículos.

### **Artículo 179.1 Otras normas (obligatoriedad del casco)**

**Texto del proyecto** "1. Los ciclistas, y en su caso los ocupantes, están obligados a utilizar cascos de protección homologados o certificados según la legislación vigente cuando circulen por vías interurbanas, salvo en rampas ascendentes prolongadas o en condiciones extremas de calor.

Los menores de dieciséis años están obligados a utilizar el casco de protección, sin excepción alguna, con independencia de la vía por la que circulen.

Los ciclistas en competición se regirán por sus propias normas."

- ❖ **Enmienda de modificación del primer párrafo: Debería enunciarse en los siguientes términos:**

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

*Justificación:* No se entiende la eliminación de esta causa de exención que existía hasta ahora. Se prima la seguridad sobre la salud del ciclista, lo que contrasta con el mantenimiento de la exención de llevar sistema de retención infantil en los taxis en área urbana, primando la libertad de comercio del taxista sobre la seguridad del niño.

- ❖ **Enmienda de modificación del segundo párrafo:** Debería enunciarse en los siguientes términos:

"Los menores de dieciséis años están obligados a utilizar el casco de protección también en vías urbanas, cuando circulen en ciclos aptos para transitar por la calzada.

*Justificación:* Es una redacción más sencilla y que se corresponde con lo establecido en el nuevo enunciado del art. 47.1 de la Ley de Tráfico dado por Ley 6/2014: «Los conductores 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 supuestos y con las condiciones que reglamentariamente se determinen, siendo obligatorio su uso por los menores de dieciséis años, y también por quienes circulen en vías interurbanas.». La Ley no obliga a los menores de 16 años a llevar el casco "sin excepciones"; sólo a portarlo también en vías urbanas. La autorización al reglamento para que establezca los "supuestos y condiciones" en que se puede

eximir de llevar cascos es genérica y referida a la obligación *general* de portar casco que establece la Ley en su art. 47.1 Si el proyecto de reglamento entiende en su apartado 1 que pueden excepcionarse de esa obligación general los supuestos de “rampas ascendentes prolongadas o en condiciones extremas de calor”, no se comprende como en el párrafo segundo no admite excepción alguna para los menores de 16 años. Cuando menos, si no se quiere infringir el principio de igualdad, habrá que entender que en esas dos circunstancias el menor de 16 años podrá hacer en ciudad lo mismo que los mayores de edad en zonas interurbanas.

Por otra parte, carece de sentido que el Reglamento de Circulación regule cómo han de ir protegidos los niños cuando andan de bicicletas de juguete o tan pequeñas que normalmente llevan ruedines para aprender a montar en ellas y que, desde luego, jamás se verán en las vías públicas donde pueden transitar vehículos a motor. Por tanto, debería añadirse que la obligatoriedad a los menores del casco a los menores de 16 años rige para aquellos que circulen en bicicletas aptas para circular en la calzada. Esto quiere decir que también en parques, aceras y zonas peatonales han de llevar casco, pero si montan en una bicicleta que entra dentro de la categoría de “vehículo” a los efectos del Reglamento de Circulación y cuyas características técnicas las marca el *Real Decreto 339/2014, de 9 de mayo, por el que se establecen los requisitos para la comercialización y puesta en el mercado de los ciclos y sus partes y piezas*, que excluye de su normativa los ciclos de juguete (art. 1, último párrafo). Es decir ha de aplicársele los mismos criterios que al que circula en monopatín, que si bien es mencionado en este proyecto de reglamento (art. 121.5), no se menciona la indumentaria de protección que ha de llevar. Un monopatín no es un vehículo apto para ir por la calzada.

Finalmente contrasta este exceso de celo de la DGT por la seguridad del ciclista, imponiendo a los menores de 16 años el casco “sin excepciones”, con la ligereza con la que se excepciona la obligatoriedad de usar los elemento de retención infantil en vehículos a motor. Según el art. 119.2 ¡Los taxistas pueden transportar en tráfico urbano o áreas urbanas de grandes ciudades a niños sin necesidad de que viajen en dispositivo de retención!

- ❖ ***Enmienda de modificación del párrafo tercero:*** este párrafo del art. 179.1 debe quedar redactado en los siguientes términos:  
*“Los conductores de bicicletas en competición, y los ciclistas profesionales, ya sea durante los entrenamientos o en competición, se regirán por sus propias normas”.*

*Justificación:* No se entiende la razón por la que desaparece en el actual proyecto la exención del casco a ciclistas profesionales durante sus entrenamientos, cuando sí se mantienen exenciones a taxistas en el uso del cinturón de seguridad. Por su especial pericia, por las horas de entrenamiento e intensidad del mismo, es aconsejable continuar con esta exención reconocida desde el inicio de la obligación de uso de casco.

#### **Artículo 179.4 Otras normas (alumbrado y visibilidad)**

**Texto del proyecto:** “4. Los ciclistas deberán llevar encendido el alumbrado del que deban estar dotadas las bicicletas, según el Reglamento General de Vehículos, cuando circulen entre la puesta y la salida del sol, o a cualquier hora del día en los túneles, pasos inferiores, tramos de vía afectados por la señal “Túnel” (S-5) y cuando existan condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad. En estas circunstancias, cuando circulen por vías interurbanas, llevarán, además, colocada una prenda reflectante homologada que permita a los demás conductores y usuarios distinguirlos a una distancia de 150 metros o, en su defecto, elementos reflectantes suficientes que permitan que sean distinguidos a esta distancia.”

**Enmienda de modificación:** debería quedar redactado en los siguientes términos:

“4. Los ciclistas deberán llevar encendido el alumbrado del que deban estar dotadas las bicicletas, según el Reglamento General de Vehículos, cuando circulen entre la puesta y la salida del sol, o a cualquier hora del día en los túneles, pasos inferiores, tramos de vía afectados por la señal “Túnel” (S-5) y cuando existan condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad. En estas circunstancias, cuando circulen por vías interurbanas, llevarán, además, colocada una prenda *o elemento* reflectante homologado que permita a los demás conductores y usuarios distinguirlos a una distancia de 150 metros o, *en su defecto, elementos reflectantes suficientes instalados en la propia bicicleta* que permitan que sean distinguidos a esta distancia.”

*Justificación:* se añade “prenda *o elemento* reflectante homologado” para no confundir con “chaleco reflectante homologado”, pudiendo bastar con un “elemento” como brazaletes, tira flexible etc. Además, se introduce una corrección técnica por la que se permite la circulación con el alumbrado y los elementos reflectantes instalados en la bicicleta, sin necesidad de llevar prenda reflectante el propio ciclista cuando existen esos elementos en la propia bicicleta.

#### **Artículo 179.5 *Otras normas (dispositivo de señalización de separación lateral)***

**Texto del proyecto** “5. Para indicar su posición a los vehículos que se aproximan a ellos por detrás, en vías interurbanas, los ciclistas podrán hacer uso de dispositivos de señalización que indiquen la separación lateral de 1,5 metros que todo conductor de vehículo debe respetar al adelantarles. 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”.

**Enmienda de modificación:** debería suprimirse en el primer párrafo la referencia a “en vías interurbanas”, y también la expresión “de 1,5 metros”, quedando la redacción del siguiente tenor: “5. *Para indicar su posición a los vehículos que se aproximan a ellos por detrás, los ciclistas podrán hacer uso de dispositivos de señalización que indiquen la separación lateral que todo conductor de vehículo debe respetar al adelantarles.*

*Justificación:* El proyecto de reglamento de 2013 no diferenciaba el tipo de vía en el que se puede utilizar el dispositivo. Al hacerlo ahora en esta redacción, admitiendo su uso sólo en vías interurbanas, se concreta la distancia lateral de adelantamiento en este tipo de vías (1,5 metros). Sin embargo, en coherencia con la enmienda presentada al art. 85.4, en donde se propone que en zonas de poblado la distancia lateral de adelantamiento sea de 1 metro, el uso del dispositivo puede hacerse en cualquier vía, y sin necesidad de recordar en este precepto la distancia lateral de adelantamiento, ya que la condición que establece el apartado b) de este artículo

179.5 es que “sobresalga lateralmente *un máximo de un metro* desde el eje longitudinal de la bicicleta”.

**Artículo 179.6 Otras normas (retirada de bicicletas) (NUEVO)**

**Enmienda de adición de un apartado 6 (nuevo)**, redactado en los siguientes términos:

*“6. Las bicicletas solo podrán ser retiradas y llevadas al correspondiente depósito si están abandonadas o si, estando amarradas, dificultan la circulación de vehículos o personas o dañan el mobiliario urbano”.*

*Justificación:* En coherencia con el art. 7 c) de la Ley de Tráfico, en su redacción dada por la L9.7ey 6/2014 y que establece que “Las bicicletas solo podrán ser retiradas y llevadas al correspondiente depósito si están abandonadas o si, estando amarradas, dificultan la circulación de vehículos o personas o dañan el mobiliario urbano”.

**Artículo 179.7 Otras normas (vía ciclista opcional) (NUEVO)**

**Enmienda de adición de un apartado 7 (nuevo)**, redactado en los siguientes términos:

*“7. Cuando exista una vía ciclista cuyo trazado esté situado en poblado o discurra en el sentido y dirección de una carretera convencional situada en sus inmediaciones, el ciclista en todo caso podrá optar por circular por la vía ciclista o bien por la calzada”.*

*Justificación:* se trata de plasmar un acuerdo al que se llegó en el GT-44 y que es la interpretación que la DGT hace de la señal R-407 a, en el sentido de considerar que la obligatoriedad que establece esta señal significa que sólo la bicicleta puede circular por esta vía, no que la bicicleta deba ir necesariamente por esta vía con exclusión de la posibilidad de circular por la vía cercana abierta al tráfico general.

**Artículo 179.8 Otras normas (carril bus-bici) (NUEVO)**

**Enmienda de adición de un apartado 8 (nuevo)**, redactado en los siguientes términos:

*“8. En vías con carriles reservados a otros vehículos, las bicicletas circularán por el carril contiguo al reservado, salvo cuando la señalización permita expresamente su circulación por ellos, en cuyo caso las bicicletas transitarán por la zona derecha del carril.*

*Estará prohibida en estos carriles la circulación de varios ciclistas en paralelo.”*

*Justificación:* en aras de facilitar la movilidad en bicicleta, se posibilita que, al igual que otros medios de locomoción, como taxis y motos, las bicicletas puedan ir por carriles bus, siempre que se establezca la autorización pertinente debidamente señalizada. Además cuando haya esta autorización, para no perjudicar el tránsito del transporte colectivo, las bicicletas han de circular por la zona derecha del carril reservado a otros vehículos y se prohíbe su circulación en paralelo.

**Artículo 179.9 Otras normas (paso por semáforos)(NUEVO)**

**Enmienda de adición de un apartado 9 (nuevo)**, redactado en los siguientes términos:

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

*En intersecciones reguladas por semáforos, cuando exista una señalización que así lo indique, se permite a los ciclistas cruzar la línea de detención estando el semáforo en fase roja para realizar el giro a derecha o izquierda, según corresponda, respetando la prioridad del resto de usuarios”.*

*Justificación:* El primer párrafo se dedica al paso de las bicicletas por semáforos que simplemente regulan el paso de peatones. El segundo se refiere a giro (a la derecha o a la izquierda, según corresponda) en intersecciones reguladas por semáforos y cuando esté debidamente señalizado. En ambos casos y en aras de la movilidad y seguridad del ciclista se permite al ciclista cruzar el semáforo en rojo, respetando siempre la prioridad del peatón y del resto de usuarios.

## **ANEXO II**

### **Artículo 2.1 Tramitación de las solicitudes de autorización (competencias)**

**Texto del proyecto:** art. 2.1, b y c: “b): A la Comunidad Autónoma correspondiente y a las Ciudades de Ceuta y Melilla, cuando la prueba se desarrolle íntegramente por vías situadas dentro de su ámbito territorial, siempre que no utilice, en todo o en parte, carreteras estatales.

c) Al Ayuntamiento, cuando la prueba se desarrolle íntegramente dentro del casco urbano, con exclusión de las travesías”

**Enmienda de adición a los apartados b) y c)** que quedará redactados en los siguientes términos, respectivamente:

“b) Por la autoridad autonómica o local y de las Ciudades de Ceuta y Melilla responsable de la regulación, gestión y control del tráfico, según corresponda en cada caso, cuando la prueba se desarrolle íntegramente por vías situadas dentro de su ámbito territorial, siempre que no utilice, en todo o en parte, carreteras estatales.

c) Por la autoridad municipal competente en la regulación, gestión y control del tráfico cuando la prueba se desarrolle íntegramente dentro del casco urbano, con exclusión de las travesías.”

*Justificación:* En ningún caso la autorización debe pasar por ninguna otra autoridad más que la de gestión de tráfico, puesto que las direcciones generales de espectáculos de las Comunidades Autónomas regulan otro tipo de autorizaciones intrínsecas a la actividad según sus normas, pero jamás deberán tener competencia en cuestiones de tráfico. Y por coherencia sólo tiene competencia en tráfico en los Municipios el organismo de gestión del tráfico de los propios municipios, y no otros.

### **Artículo 2.2 Tramitación de las solicitudes de autorización (Informes)**

**Texto del proyecto:** art. 2.2, c: c) Los informes previstos en los párrafos a) y b) tendrán carácter vinculante cuando se opongan a la realización de la prueba deportiva o la condicionen al cumplimiento de determinadas prescripciones técnicas.

**Enmienda de modificación del apartado c):** que quedará redactados en los siguientes términos:

c) *Los informes previstos en el párrafo a) tendrán carácter vinculante únicamente cuando se opongan a la realización de la prueba deportiva por deficiencias físicas de la infraestructura o por la realización de obras en ésta. Los informes previstos en el párrafo b) tendrán carácter vinculante cuando se opongan a la realización de la prueba deportiva si es condicionada al cumplimiento de determinadas prescripciones técnicas.*

*Justificación:* necesidad de armonizar el precepto con el contenido del art. 37.3 del Proyecto, y de crear seguridad jurídica, que evite discrecionalidades que pueden convertirse en arbitrariedad, al impedir sin razones justificadas la celebración de una prueba deportiva. Existen otros controles para la autorización final basados en el cumplimiento de la normativa del Anexo II, pero los titulares de la vía sólo podrán informar negativamente por cuestiones de infraestructuras o de obras, correspondiendo a quien tiene la competencia para expedir la autorización la función de prohibir o no la celebración de la prueba por otras razones.

### **Artículo 2.3 Tramitación de las solicitudes de autorización (Documentación)**

- ❖ **Texto del proyecto: art. 2.3, párrafo primero:** “La solicitud de autorización especial para celebrar pruebas deportivas se dirigirá al órgano competente con, al menos, 30 días hábiles de antelación, o 45 días hábiles si se trata de eventos o actividades de más de 1 día de duración o que discurran por el territorio de más de una provincia, acompañada de los siguientes documentos:”

**Enmienda de modificación del párrafo primero** que quedará redactado en los siguientes términos:

“La solicitud de autorización especial para celebrar pruebas deportivas se presentará dirigida al órgano competente *con, al menos, 30 días de antelación, acompañada de los siguientes documentos:*”

*Justificación:* Se debería dejarlo como está, para que los organizadores dispongan de más tiempo cercano a la prueba para ultimar detalles que a veces no pueden cerrar hasta fechas más recientes.

- ❖ **Texto del proyecto: art. 2.3, b, 7º:** “7º Justificante de la contratación de los seguros de responsabilidad civil y de accidentes a los que se refiere el artículo 14 de este anexo”.

**Enmienda de modificación del apartado b.7º,** que quedará redactado en los siguientes términos:

“7º *Certificado de la compañía aseguradora del evento o actividad, de que la organizadora ha contratado el seguro de Responsabilidad Civil que le corresponda conforme a lo dispuesto en el presente reglamento*”.

*Justificación:* Con esta redacción se define un marco mucho más adecuado porque la organizadora acreditará mediante certificado la contratación de los seguros que establecería el artículo 14 del anexo II en la redacción que proponemos, para la cobertura de la RC *en beneficio de la entidad organizadora. En la inmensa mayoría de las pruebas deportivas y marchas cicloturistas es imposible saber quiénes van a participar como deportistas y*

*como equipo auxiliar con la antelación con la que se ha de tramitar la autorización, por lo que la acreditación de la existencia del seguro de los participantes y del personal auxiliar habilitado, compuesto de personas físicas, se efectuará ante el Mando responsable de los Agentes de la Autoridad conforme se detallará en el art. 14 de este Anexo II cuya redacción propondremos más adelante.*

#### **Artículo 2.4 Tramitación de las solicitudes de autorización (Resolución)**

**Texto del proyecto: art. 2.4:** “4 La autoridad competente dictará y notificará la resolución en el plazo de 15 días hábiles desde la entrada de la solicitud en el registro del órgano competente para su tramitación. Transcurrido este plazo sin que se haya dictado la resolución, se entenderá concedido el permiso para la organización de la prueba. Contra la resolución podrán interponerse los recursos que procedan. La resolución que se dicte fijará los servicios de vigilancia, cuyo coste correrá a cargo de los organizadores de la prueba.”

**Enmienda de modificación del apartado 4** que quedarán redactado en los siguientes términos:

*“La autoridad competente dictará y notificará la resolución en el plazo de 10 días hábiles desde la presentación de la solicitud. Transcurrido este plazo sin que se haya dictado la resolución, se entenderá concedido el permiso para la organización de la prueba. Contra la resolución podrán interponerse los recursos que procedan”.*

*Justificación:* necesidad de que haya una respuesta más rápida, para facilitar el trabajo de los organizadores. Además, se suprime la referencia a que “La resolución que se dicte fijará los servicios de vigilancia, cuyo coste correrá a cargo de los organizadores de la prueba”. Se propone esta supresión, porque los requisitos de seguridad de la prueba que se exigen al organizador son objetivos y finalistas al margen de los costes. Además no son objeto de regulación de este Reglamento y Anexo II cuestiones presupuestarias de financiación del dispositivo de los servicios de vigilancia externos a la propia organización.

#### **Artículo 4. Uso de las vías**

**Texto del proyecto: art. 4:** “Las pruebas deportivas, salvo que la autorización disponga lo contrario, se disputarán con el tráfico completamente cerrado a los usuarios ajenos a dicha prueba, y gozarán del uso exclusivo de las vías en el espacio comprendido entre el vehículo de apertura con bandera roja y el de cierre con bandera verde.”

**Enmienda de modificación,** que quedará redactada en los siguientes términos:

*“Las pruebas deportivas se disputarán con el tráfico completamente cerrado a los usuarios ajenos a dichas pruebas y gozarán del uso exclusivo de las vías en el espacio comprendido entre el vehículo de apertura con bandera roja y el de cierre con bandera verde. Excepcionalmente, cuando la prueba deportiva por su específica configuración lo permita y lo disponga a tal efecto la Autoridad competente, el tráfico podrá puntualmente estar abierto en concretos tramos del recorrido de la misma, siempre que esté controlado por los agentes de la autoridad y/o el personal de la organización habilitado, que regularan el uso compartido de la vía según lo que*



*disponga la autorización, la cual establecerá medidas concretas para garantizar la seguridad de los usuarios y participantes”*

*Justificación:* Como principio general debería seguir rigiendo la idea de que en las pruebas deportivas la circulación permanezca cerrada al tráfico rodado, para garantizar la seguridad de los competidores, quienes no están sometidos a las normas de circulación. No obstante y de manera excepcional, podría permitirse el uso compartido de la vía en determinadas pruebas deportivas como las de triatlón, con las debidas garantías de seguridad y en los términos que previamente fije la autorización correspondiente.

#### **Artículo 5. Control de las pruebas deportivas.**

**Texto del proyecto:** “El control y orden de la prueba, tanto por lo que respecta a los participantes como al resto de usuarios de la vía, estará encomendado a los agentes de la autoridad o al personal de la organización habilitado, que actuará siguiendo las directrices de los agentes o del responsable de seguridad vial.

La autoridad competente podrá establecer en la autorización que haya un envío telemático de geoposición que facilite el seguimiento y control de la prueba deportiva.

**Enmienda de modificación,** que quedará redactada en los siguientes términos:

“El control y orden de la prueba, tanto por lo que respecta a los participantes como al resto de usuarios de la vía, *estará encomendado a los agentes de la autoridad y/ o al personal de la organización habilitado,* que actuará siguiendo las directrices de los agentes o del responsable de seguridad vial.”

La autoridad competente podrá establecer en la autorización que haya un envío telemático de geoposición que facilite el seguimiento y control de la prueba deportiva”.

*Justificación:* Entendemos que con la actual redacción existe una enorme confusión acerca de los papeles que han de desempeñar tanto los Agentes como el equipo auxiliar. Debe dejarse la posibilidad que, si la autorización lo dispone, no sea preceptivo que existan Agentes presentes, y que el equipo de la organización pueda por delegación cumplir estas funciones, por lo que habrá de señalarse en la redacción que puedan ejercer la vigilancia los agentes y el equipo de organización habilitado, simultánea o alternativamente, pero no excluyentemente como podría actualmente entenderse. Por otra parte, es preciso que se aclare qué se entiende por dispositivos de geolocalización y envío telemático. Desconocemos qué es lo que se solicita.

#### **Artículo 6. Obligaciones de los participantes.**

**Texto del proyecto, apartado 1:** “1. Todos los participantes en una prueba deportiva, con las excepciones previstas en este reglamento, están obligados al cumplimiento de las normas particulares del reglamento de la prueba y a las que en un momento determinado establezca o adopte, por seguridad, el responsable de la prueba o la autoridad competente, estando eximidos del cumplimiento de las normas generales de circulación cuando se celebre con el tráfico completamente cerrado a los usuarios ajenos a la prueba”.

**Enmienda de modificación: debe suprimirse la frase final, “cuando se celebre con el tráfico completamente cerrado a los usuarios ajenos a la prueba.” Y añadirse “en los casos y con las condiciones que establezca la autorización.”**, quedando redactado el apartado 1 en los siguientes términos:

“1. Todos los participantes en una prueba deportiva, con las excepciones previstas en este reglamento, están obligados al cumplimiento de las normas particulares del reglamento de la prueba y a las que en un momento determinado establezca o adopte, por seguridad, el responsable de la prueba o la autoridad competente, estando eximidos del cumplimiento de las normas generales de circulación *en los casos y con las condiciones que establezca la autorización*”.

*Justificación.* La exención, aunque sea parcial, del cumplimiento de las normas de tráfico puede ser con tráfico no completamente cerrado, como sucede en las pruebas de triatlón, pero siempre de conformidad con los casos y con las condiciones que establezca la autorización.

### **Artículo 9. Condiciones de la circulación.**

- ❖ **Texto del proyecto, apartado 1** “1.Todas las pruebas, salvo que la autorización disponga lo contrario, irán precedidas por un agente de la autoridad con una bandera roja y finalizadas por otro con una bandera verde, las cuales acotarán para los participantes y el resto de usuarios de la vía el inicio y fin del espacio ocupado para la prueba. En su caso, estará prohibida la circulación de vehículos en el espacio comprendido entre la bandera roja y la verde, excepto los vehículos autorizados expresamente y con la autorización situada en lugar visible.”

**Enmienda de modificación del apartado 1**, que quedará redactada en los siguientes términos:

“1. Todas las pruebas irán precedidas por un agente de la autoridad *o un miembro del personal de la organización habilitado en su caso*, con una bandera roja y finalizadas por otro con una bandera verde, las cuales acotarán para los participantes y el resto de usuarios de la vía el inicio y fin del espacio ocupado para la prueba. En su caso, estará prohibida la circulación de vehículos en el espacio comprendido entre la bandera roja y la verde, excepto los vehículos autorizados expresamente y con la autorización situada en lugar visible.”

*Justificación:* Por coherencia, ya que el espíritu de la norma es posibilitar que el personal de la organización por delegación cumpla con los cometidos de control y orden de la prueba. Por ello se propone suprimir la frase “salvo que la autorización disponga lo contrario”, porque ya se encuentra en la disposición de quién es el mando responsable.

- ❖ **Texto del proyecto, apartado 3:** “3. Las características de los vehículos piloto a que se hace referencia en el apartado anterior serán las siguientes:

a) Vehículo de apertura:

1º Cuando únicamente participen ciclistas, portará la señal V-22 “Cartel avisador de acompañamiento de ciclistas” y para el resto de pruebas deportivas, portará un cartel con la inscripción «Atención: prueba deportiva. STOP», sin que en ningún caso exceda la anchura del vehículo.

2º Bandera roja.

3º Señal V-2.

4º Luces indicadoras de dirección con señal de emergencia y de cruce encendidas.

b) Vehículo de cierre:

1º Cuando únicamente participen ciclistas, portará la señal V-22 "Cartel avisador de acompañamiento de ciclistas" y para el resto de pruebas deportivas, portará un cartel con la inscripción «Fin de carrera. CONTINÚE», sin que en ningún caso exceda la anchura del vehículo."

**Enmienda de modificación del apartado 3**, que quedará redactada en los siguientes términos:

**"3. Las características de los vehículos piloto a que se hace referencia en el apartado anterior serán las siguientes:**

a) Vehículo de apertura:

1º Vehículos de apertura: Portador de cartel con la inscripción «Atención: prueba deportiva. STOP», sin que en ningún caso exceda la anchura del vehículo.

2º Bandera roja.

3º Señal V-2.

4º Luces indicadoras de dirección con señal de emergencia y de cruce encendidas.

b) Vehículo de cierre:

1º Vehículo de cierre: Portador de cartel con la inscripción «Fin de carrera. CONTINÚE», sin que en ningún caso exceda la anchura del vehículo."

*Justificación:* Podría confundirse el sólo uso de la señal V-22, tanto de apertura como de cierre, con un vehículo que acompaña a ciclistas en circulación abierta, con el consiguiente peligro.

## **Artículo 10. Servicios sanitarios.**

**Texto del proyecto** "1. La organización dispondrá la existencia durante la celebración de la actividad de la presencia obligatoria, como mínimo, de una ambulancia asistencial de clase C, con su dotación reglamentaria, sin perjuicio de su ampliación con más personal sanitario en la medida que se estime necesario.

2. En las pruebas cuya participación supere los 750 deportistas, se contará con dos ambulancias asistenciales de clase C, con su dotación reglamentaria, y deberá añadirse, como mínimo, una ambulancia más por cada fracción suplementaria de 1.000 participantes".

**Enmienda de modificación de los apartado 1 y 2**, que quedarán redactados en los siguientes términos:

**"1. La organización dispondrá la existencia durante la celebración de la actividad de la presencia obligatoria, como mínimo, de una ambulancia asistencial de la clase C con la presencia de un médico para la asistencia de todos los participantes, sin perjuicio de su ampliación con más personal sanitario en la medida que se estime necesario.**

**2. En las pruebas cuya participación supere los 750 deportistas, se contará con un mínimo de dos médicos, dos socorristas y dos ambulancias, y deberá añadirse, como mínimo, una ambulancia de la clase C y un médico por cada fracción suplementaria de 1.000 participantes."**

*Justificación:* necesidad de la presencia de personal médico y no sólo sanitario, del que, en principio, carecen las ambulancias C, que se rigen por el Real Decreto 836/2012, cuyo art. 4 sólo exige personal de enfermería "y sólo cuando la asistencia

a prestar lo requiera deberá contar con un médico que esté en posesión del título universitario de Licenciado en Medicina o título de Grado que habilite para el ejercicio de la profesión regulada de médico o correspondiente título extranjero homologado o reconocido”. La única forma de garantizar la presnencia de un médico es que el propio Anexo II lo contemple.

#### **Artículo 12. Requisitos de los responsables de la prueba.**

**Texto del proyecto:** “El director ejecutivo y el responsable de seguridad vial de la prueba deportiva deberán ser mayores de edad y tener conocimientos de las normas de circulación, para lo que será suficiente poseer la licencia o el permiso de conducción en vigor, así como de las instrucciones específicas a seguir que figuren en la autorización de la prueba.

El responsable de seguridad vial deberá seguir en todo momento las instrucciones de los agentes encargados del control y el orden e indicará de modo preciso a cada uno de los miembros del personal auxiliar habilitado la función que deban desempeñar, de acuerdo con la memoria aprobada por la autoridad administrativa competente”.

**Enmienda de modificación del párrafo segundo del art. 12,** que quedaría redactado en los siguientes términos:

“El responsable de seguridad vial deberá seguir *en su caso y cuando así lo disponga la resolución que establezca los servicios de vigilancia,* las instrucciones de los agentes encargados del control y el orden e indicará de modo preciso a cada uno de los miembros del personal auxiliar habilitado la función que deban desempeñar, de acuerdo con la memoria aprobada por la autoridad administrativa competente”.

*Justificación:* Por coherencia. El espíritu de la norma es posibilitar que el personal de la organización pueda por delegación cumplir con los cometidos de control y orden de la prueba. Por ello será la resolución quien establezca si el orden y control de la marcha está en manos de los Agentes o del personal habilitado exclusivamente.

#### **Artículo 14. Obligaciones de los participantes.**

**Texto del proyecto:** “Todos los participantes de la prueba deben estar cubiertos por un seguro de responsabilidad civil que cubra los posibles daños a terceros hasta los mismos límites que para daños personales y materiales establece el Real Decreto 7/2001, de 12 de enero, para el seguro de responsabilidad civil de vehículos a motor de suscripción obligatoria, y un seguro de accidentes que tenga, como mínimo, las coberturas del seguro obligatorio deportivo regulado en el Real Decreto 849/1993, de 4 de junio, sin cuya preceptiva contratación no se podrá celebrar prueba alguna”.

- ❖ **Enmienda de modificación del título:**  
“Artículo 14. Seguros”

*Justificación:* Se ajusta mejor al contenido del artículo

- ❖ **Enmienda del artículo,** que quedaría redactado en los términos siguientes:  
1.- Todos los participantes de una prueba deportiva deben estar cubiertos por un seguro de responsabilidad civil que cubra los posibles daños a terceros *hasta el límite de 350.000 euros* para daños personales por cada víctima y *hasta 100.000 euros* para daños materiales, así como por un seguro de accidentes que tenga, como mínimo, las coberturas del seguro

obligatorio deportivo regulado en el Real Decreto 849/1993, de 4 de junio, sin cuya preceptiva contratación no se podrán celebrar aquéllas”.

2. *A fin de garantizar esta obligación, el organizador entregará al Agente que ostente el mando sobre los Agentes de la Autoridad del dispositivo de vigilancia y control de la prueba deportiva, o en su caso mediante la remisión telemática de la documentación requerida al Organismo que dictó resolución que autorizaba la celebración de la prueba, y siempre antes del inicio de la misma.*

3. *La documentación consistirá en la acreditación de que todos los participantes de la prueba deportiva y los miembros del personal auxiliar habilitado están cubiertos por los seguros mencionados en el apartado 1 de este artículo, mediante certificado emitido por las aseguradoras en las que se garantiza las coberturas mínimas señaladas en este artículo, y que contenga la lista por separado tanto de los nombres y apellidos de los participantes como los de los miembros del personal auxiliar beneficiario del seguro.*

4. *Si la prueba deportiva es de carácter federado, para acreditar que los participantes estén en posesión de los seguros requeridos, bastará con que el organizador entregue o envíe en su caso la pertinente la lista con el sello de los jueces árbitros federativos que contenga los nombres y apellidos de los participantes, los cuales deberán estar en posesión de licencia federativa que les habilite para participar en la prueba deportiva. En este caso, si las coberturas de los participantes resultaren no cubrir las exigencias mínimas de los seguros que se indican en el presente artículo, o el participante federado careciera de los seguros indicados, responderán solidariamente de cualquier siniestro no cubierto tanto el organizador de la prueba como la Federación que haya expedido el permiso o aprobación de la prueba.*

5. *La circulación de los vehículos de apoyo y control de la prueba deportiva o marcha cicloturista prevista en este anexo, así como la de los vehículos de los Agentes de la Autoridad, será considerada como la propia de un hecho de la circulación a los efectos de validez de los seguros obligatorios de los propios vehículos.”*

*Justificación:* En el anterior Proyecto se fijaban las cuantías. Así hay mayor seguridad jurídica, porque el RD 7/2001 está derogado. El seguro al que se refiere este artículo 14 ha de acreditarse de modo conveniente: el que cubre al propio organizador frente a terceros, el cual habrá de acreditarse en el momento de la solicitud de autorización del evento conforme a lo expuesto en el art. 4.2 g), y el de los participantes deportistas y el personal auxiliar acreditado, que engloba a todas las personas físicas de la organización que cubre la seguridad de la prueba. Hasta el inicio de la misma o en fechas próximas no es posible conocer nombres y apellidos de todas estas personas físicas que integran la prueba, porque lo habitual es que se cierre la lista el mismo día en que se celebra. Es entonces cuando hay que acreditar su aseguramiento, o bien con un seguro específico de lista cerrada que garanticen ser beneficiario tanto de un seguro de RC como de accidentes para cada uno de los participantes y personal auxiliar, o bien, caso de que la prueba o marcha sea federada, la normativa deportiva exige que los que participan como deportistas están en posesión de licencia federativa, la cual a su vez, por normativa deportiva, lleva acarreado un

seguro para el federado tanto de RC como de accidentes. La forma de acreditarlo será mediante lista de participantes selladas por los jueces árbitros federativos, que ostentan la competencia de garantizar que los participantes están federados. Esta lista habrá de ser completada por otra distinta que garantice el aseguramiento del equipo auxiliar, que no tiene por qué ser federado.

Estos certificados se entregarán al Mando de los Agentes quien los supervisará y procederá a permitir el desarrollo de la prueba o marcha cicloturista si se cumplen los requisitos del Certificado de las aseguradoras o de los jueces árbitros federativos.

Caso de que en la prueba deportiva no sea precisa la presencia de Agentes, el organizador enviará telemáticamente la documentación a la Autoridad competente.

El motivo de eliminar el párrafo por el que se obliga a cubrir a los Agentes mediante un seguro de RC a costa del organizador, es porque no lo consideramos necesario ya que los propios Agentes que estén cumpliendo cometidos fuera de vehículos a motor ya poseen sus propios seguros por el ejercicio de su actividad profesional, que es lo que están realizando cuando cubren la seguridad de una prueba. Y con la redacción propuesta, se soluciona cualquier interpretación no satisfactoria sobre la cobertura de los conductores y ocupantes de los vehículos destinados al control y apoyo de la prueba deportiva. Dado que los vehículos no están compitiendo entre sí, sino en función de apoyo y protección de la prueba, su actuar está dentro de un hecho de la circulación, por lo que sus seguros obligatorios previstos cubrirían cualquier contingencia.

## **Sección 2ª Marchas cicloturistas**

**Enmienda de adición:** El título de la sección debe decir:  
“Marchas cicloturistas *organizadas*”

*Justificación:* Se trata de adecuar el título de la Sección a su contenido. Como se afirma en el artículo siguiente, “Esta normativa tiene por objeto una regulación de las marchas cicloturistas *organizadas*”

### **Artículo 15. Objeto y ámbito de aplicación**

- ❖ **Texto del proyecto:** “1. Esta normativa tiene por objeto establecer una regulación de las marchas cicloturistas organizadas, concebidas como un ejercicio físico con fines deportivos, turísticos o culturales.”

**Enmienda de adición al apartado 1:** Debe añadirse un párrafo que diga  
“*Quedan excluidas aquellas marchas de contenido reivindicativo que se enmarquen en el ámbito de ejercicio del derecho fundamental de reunión y manifestación*”.

*Justificación:* En coherencia con lo establecido en el art. 37 bis, in fine, que excluye la regulación del uso excepcional de la vía cuando se trate de

ejercicio de un derecho fundamental, en cuyo caso rige la normativa específica.

- ❖ **Enmienda de adición de un nuevo apartado 3**, en los siguientes términos:  
*3. No se considerará marcha cicloturista los grupos de ciclistas que transiten por las vías abiertas al tráfico, los cuales deberán circular con el cumplimiento de las normas generales de circulación que le sean de aplicación”*

*Justificación:* No es lo mismo una marcha cicloturista no organizada, que se rige por el art. 37 bis de este reglamento en la medida en que pueda requerir el uso excepcional de la vía, y que está en tal caso sometida a un régimen de comunicación previa, que una mera salida en grupo de ciclistas, que es el simple ejercicio del derecho fundamental a la libre circulación.

### **Artículo 18. Comunicación a las autoridades competentes**

**Enmienda de adición al título:** debe decir:

“Comunicación a las autoridades **locales** competentes”.

*Justificación:* Se ajusta a lo que es el contenido de la norma y, además, deshace la confusión que puede suscitar el título, ya que las marchas cicloturistas organizadas están sometidas según este Anexo del Reglamento, a un régimen de “autorización” y no de mera “comunicación”.

### **Artículo 19. Control de las marchas cicloturistas**

**Enmienda de adición:** debe decir:

“Control de las marchas cicloturistas *organizadas*”.

*Justificación:* Se trata de adecuar el título del artículo a su contenido ya que la regulación se los artículos de la sección 2ª del Anexo se refiere a este tipo de marchas cicloturistas organizadas. Así lo recuerda, además, expresamente el art. 16 de este Anexo II: “Las normas establecidas en esta sección sólo regulan con carácter vinculante las marchas cicloturistas organizadas”