



## Posibles enmiendas al anteproyecto de ley que reforma el Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial

[http://www.interior.gob.es/documents/642012/7209385/Anteproyecto\\_reforma\\_texto\\_refundido\\_ley\\_trafico\\_permiso\\_por\\_puntos.pdf/01200e5a-0be7-4848-8bf7-464f0ef896a4](http://www.interior.gob.es/documents/642012/7209385/Anteproyecto_reforma_texto_refundido_ley_trafico_permiso_por_puntos.pdf/01200e5a-0be7-4848-8bf7-464f0ef896a4)

Aprobado el 10-11-2020

**Justificación de Enmiendas de Adición.** (Reglamento del Congreso de los Diputados de 10 de febrero de 1982 Artículo 110, apartado 4)

### Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad vial

- **Real Decreto Legislativo 6/2015**, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la **Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial**. <https://www.boe.es/eli/es/rdlg/2015/10/30/6>

Desde ConBici queremos aprovechar que la Ley de Tráfico ha llegado al Congreso, y aunque la reforma propuesta sea parcial y muy concreta, queremos plantear las necesidades básicas que reclamamos tiempo desde el colectivo de personas usuarias de la bicicleta. Son necesidades reclamadas hace mucho tiempo y que otros países de la UE las tienen resueltas en sus normativas.

Estas propuestas quizás no puedan estar definidas en la futura Ley de movilidad y por eso no podemos esperar.

Sabemos que este anteproyecto pretende endurecer las sanciones, y en su ánimo se encuentra **la necesidad de proteger a las partes más débiles**. Y también sabemos que las tasas de accidentalidad aumentan y se atropellan más ciclistas y peatones.

Las ciudades se han vuelto peligrosas para peatones y ciclistas y necesitamos infraestructuras y normativas que nos protejan, necesitamos garantizar que toda persona que quiera desplazarse en bicicleta no se vea limitada por la falta de seguridad. Y necesitamos una masa grande de bicicletas circulando por las calzadas de las ciudades, para conseguir una verdadera transición ecológica.

Queremos especialmente reseñar a la Comisión la importancia de actualizar la normativa española al mismo nivel, y llamar la atención sobre las reformas alemana, italiana, portuguesa o británica, actualizadas con carácter de urgencia.

- Especialmente reseñable es la retirada de un mes del permiso de conducción en Alemania por superar en 21 Km/h el límite de velocidad en medio urbano (acción sancionadora necesaria para que se cumpla de facto la reducción del límite a 30 Km/h),
- La última reforma del StVO (código de circulación alemán) que aumenta las multas por estacionar indebidamente ocupando vías ciclistas, pero además sanciona también la parada en ellas, anteriormente permitida, y la doble fila contigua a una vía ciclista con multas de hasta 110€. Por invadir un corredor emergente (ciclista o de transporte público) creado como respuesta a la situación de pandemia, se sumarían otros 300€ de multa.

<https://www.bmvi.de/SharedDocs/EN/Articles/K/recast-german-road-traffic-regulations.html>

La modificación de una Ley es compleja y se dilata en el tiempo, necesitamos aprovechar la ocasión para realizar estas pequeñas reformas necesarias que suponen un gran freno al despegue de la movilidad ciclista.

Resumimos la necesidad en la modificación de 3 apartados de la Ley, para ello proponemos añadir 3 grupos de enmiendas

- Garantizar la formación en conducción ciclista de todas las posibles personas usuarias (principalmente infancia y adolescencia)
- Endurecer penas en el incumplimiento de las normas que afectan a la seguridad de las personas usuarias de las bicicletas. Hay que intentar disminuir el número de víctimas ciclistas o peatones
- Actualizar algunas limitaciones de circulación de bicicletas, permitidas en la UE y mantener un principio de proporcionalidad en las sanciones. No se puede cargar con las mismas sanciones las mismas infracciones, en el caso de que la realice un coche o una bicicleta. El daño que pueden causar cada cual en caso de incumplimiento no es en absoluto el mismo.

## ENMIENDA 1º (FORMACIÓN)

Añadir en la descripción del **Artículo 4. Competencias de la Administración General del Estado.**

k) La aprobación de las normas básicas y mínimas para la programación de la educación vial en las distintas modalidades de la enseñanza y que deberían incluir la capacitación en movilidad ciclista desde la edad escolar hasta el final de la educación obligatoria.

**Justificación:** En aras de favorecer la autonomía infantil y puesto que van a usar la bicicleta en sus desplazamientos habituales, mucho antes de la mayoría de edad, es algo imprescindible. La DGT ya lo está recomendado, incorporando a su metodología el estándar

de formación de formadores 1Bici+, respaldado también por ConBici y basado en el mejor método europeo, el británico Bikeability.

También la LOMLOE ha incluido como objetivos de la educación primaria “Desarrollar hábitos cotidianos de movilidad activa autónoma saludable”

## ENMIENDA 2º SEGURIDAD

Añadir en la descripción del régimen sancionador, *Artículo 76. Infracciones graves*, de forma explícita, el incumplimiento de la prohibición que se explicita en el Artículo 40. Prohibiciones.

1. Queda prohibido parar en los siguientes casos: c) En los carriles o partes de la vía reservados exclusivamente para la circulación o para el servicio de determinados usuarios.

### **Artículo 76. Infracciones graves.**

*ai) Parar o estacionar en carriles reservados para la circulación ciclista impidiendo la correcta circulación de las bicicletas*

**Justificación:** Esta es una norma que reiteradamente se incumple, poniendo en peligro la seguridad de los ciclistas que circulan por la vía y que se ven obligados a salir a la calzada. Es necesario proteger la circulación de los más vulnerables e ir creando conciencia de la problemática que ocasiona la obstaculización reiterada de las vías ciclistas.

## ENMIENDA 3º SEGURIDAD

Añadir al **Artículo 10. 2.** *El conductor debe utilizar el vehículo con la diligencia, precaución y atención necesarias para evitar todo daño, propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro, tanto a sí mismo como a los demás ocupantes del vehículo y al resto de usuarios de la vía.*

El conductor del vehículo que circula por la calzada está obligado a prestar la atención y llevar la velocidad suficiente para frenar ante cualquier imprevisto que pueda ocasionar daños a personas, o ciclistas, por el hecho de irrumpir en la calzada o en el paso de peatones.

**Justificación:** La prioridad de paso no debería nunca justificar un atropello, la velocidad en la vía debe ser la adecuada a la visibilidad existente y limitada en zona urbana a la necesaria capacidad de frenado.

## ENMIENDA 4º SEGURIDAD

Añadir un nuevo párrafo al **Artículo 15.** Sentido de circulación

Exceptuando las bicicletas que circularán preferentemente por el centro de la calzada para permitir distancia suficiente a los vehículos aparcados.

**Justificación:** Es muy peligroso en las ciudades circular lo más posible en el borde de la derecha por el peligro de apertura de puertas de los vehículos aparcados.

## ENMIENDA 5º SEGURIDAD Y ENTORNOS ESCOLARES

Añadir un nuevo párrafo al **Artículo 18**. Supuestos especiales del sentido de circulación y restricciones.

En los entornos de los centros escolares, durante la actividad lectiva, el tráfico a motor quedará restringido para preservar la calidad ambiental y sonora. Así mismo, en los itinerarios de aproximación a los centros escolares se moderará el tráfico a motor para garantizar el desplazamiento autónomo infantil y seguro.

**Justificación:** Hasta hace pocas décadas, en España, la mayoría de niñas y niños, tanto en pueblos como en grandes ciudades, tenían la posibilidad de desplazarse caminando a su centro educativo y de usar las calles para el juego, sin acompañamiento de personas adultas. En la actualidad, esta autonomía de movimientos se ha visto drásticamente limitada por un modelo urbano que prioriza la movilidad en vehículo privado, lo que ha generado toda una serie de efectos sobre la vida, las oportunidades de desarrollo y la salud de niños y niñas. Aparte de las consecuencias sobre la seguridad, es necesario visibilizar otra serie de impactos sobre la calidad del aire y el espacio público que condicionan el desarrollo y la salud de la infancia.

## ENMIENDA 6º. SANCIONES EN CONSONANCIA CON LA PELIGROSIDAD Y EL DAÑO

Modificaciones del régimen sancionador. Tal y como figura en los siguientes artículos del Título V Régimen sancionador CAPÍTULO I Infracciones, las infracciones graves y muy graves se deben explicitar, y la descripción incluye la rebaja de nivel de gravedad para infracciones según sea un ciclista o no el que las comete

En la redacción actual del articulado se describen, entre otras:

### **Artículo 75. Infracciones leves.**

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

- a) Circular en una bicicleta sin hacer uso del alumbrado reglamentario.*
- b) No hacer uso de los elementos y prendas reflectantes por parte de los usuarios de bicicletas.*
- c) Incumplir las normas contenidas en esta ley que no se califiquen expresamente como infracciones graves o muy graves en los artículos siguientes.*

### **Artículo 76. Infracciones graves.**

- i) Circular con menores de doce años como pasajeros de ciclomotores o motocicletas, o con menores en los asientos delanteros o traseros, cuando no esté permitido*
- k) No respetar la luz roja de un semáforo.*
- l) No respetar la señal de stop o la señal de ceda el paso.*

### **Artículo 77. Infracciones muy graves.**

- f) Circular en sentido contrario al establecido.*

Solicitamos que se añada al **Artículo 75. Infracciones leves.**

- d) Circular en bicicleta con mayores de 7 años como pasajeros de bicicletas o con menores en los asientos delanteros o traseros cuando no esté permitido
- e) No respetar la luz roja de un semáforo circulando en bicicleta en giros a la derecha
- f) No respetar la señal de stop o la señal de ceda el paso circulando en bicicleta.
- g) Circular en bicicleta en sentido contrario al establecido en calle de un solo sentido o de plataforma única o peatonales.

### **Justificación:**

Consideramos que el nivel de las sanciones debería llevar una proporcionalidad al daño que pudiera provocar, tal y como se establece en el principio de proporcionalidad en el derecho penal. La necesidad de movilidad sostenible en bicicleta no se está abordando desde la modificación de reglamentos, infraestructuras y beneficios con la velocidad que serían deseables, tal y como se está desarrollando en Europa. En otros países de nuestro entorno, está permitido y potenciado la circulación de bicicletas con una normativa más abierta y sensible. Lo que aquí se considera infracción grave, en la UE se permite.

El régimen de infracciones y sanciones debe estar en consonancia con la peligrosidad objetiva de los vehículos y con la peligrosidad subjetiva de la acción realizada. Esto significa que, como principio general, las infracciones cometidas por un ciclista deben ser calificadas como leves. Sólo cuando revistan una peligrosidad objetiva (por ejemplo, circular bajo los efectos de alcohol o drogas) o cuando la consecuencia de la acción dé un resultado dañoso o lesivo (por ejemplo un atropello) podrían ser calificadas como graves.

Por ello solicitamos que se rebaje el nivel de gravedad de las siguientes infracciones cuando son realizadas por ciclistas, puesto que la capacidad de daño a terceros es muy inferior a la equivalente para los automóviles.

Estas infracciones están provocando dificultades para avanzar en las normativas deseadas en muchas ciudades. Tenemos el ejemplo del caso francés, polémico al principio pero que ha probado su efectividad con años de aplicación, sigue siendo la referencia.

## **ENMIENDA 7º PERMEABILIDAD CICLISTA Y CALMADO DE TRÁFICO**

Añadir un nuevo párrafo al **Artículo 18**. Supuestos especiales del sentido de circulación y restricciones

La autoridad competente podrá permitir a las bicicletas el uso de las vías de sentido único, de plataforma única, calles residenciales y calles con prioridad peatonal en sentido contrario a la marcha

Los ciclistas podrán circular en doble dirección en las Zonas Residenciales y en las vías y zonas de tráfico restringido, aunque estén señaladas como de dirección única para los vehículos a motor.

En las vías abiertas al tráfico general que sean de dirección única, los ciclistas sólo podrán ir a contramano si así está expresamente señalizado.

**Justificación:** Son numerosos los países que permiten este doble sentido ciclista. Tenemos que recuperar el tiempo de retraso normativo que llevamos en movilidad ciclista y calles compartidas para bicicletas en contracorriente crearía más previsibilidad para todos los usuarios de la carretera, con un tráfico más clamado, aumentaría la comodidad para los ciclistas y reduciría el uso de aceras, además del importante ahorro en costes.

En Austria, Benelux, Francia, REpública Checa y recientemente en Alemania son ejemplos de contrasentidos permitidos a bicicletas.

<https://www.bmvi.de/SharedDocs/EN/Articles/K/recast-german-road-traffic-regulations.html>

<https://www.arcgis.com/apps/Cascade/index.html?appid=2295af808c1c40cd85ffe9d814f3d31b>

