



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1999

VI Legislatura

Núm. 698

JUSTICIA E INTERIOR

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JULIO PADILLA CARBALLADA

Sesión núm. 72

celebrada el jueves, 20 de mayo de 1999

ORDEN DEL DÍA:

	<u>Página</u>
Ratificación de la Ponencia designada para informar la proposición de ley sobre adaptación de las normas de circulación a la práctica del ciclismo. (Número de expediente 124/000005.)	20098
Emitir dictamen, a la vista del informe elaborado por la Ponencia, sobre la proposición de ley sobre adaptación de las normas de circulación a la práctica del ciclismo. (Número de expediente 124/000005.)	20098

Se abre la sesión a las once y cuarenta minutos de la mañana.

RATIFICACIÓN DE LA PONENCIA DESIGNADA PARA INFORMAR LA PROPOSICIÓN DE LEY SOBRE ADAPTACIÓN DE LAS NORMAS DE CIRCULACIÓN A LA PRÁCTICA DEL CICLISMO. (Número de expediente 124/000005.)

El señor **PRESIDENTE**: Buenos días, señorías. Se abre la sesión.

El orden del día comienza con la ratificación de la ponencia designada para informar la proposición de ley de adaptación de las normas de circulación a la práctica del ciclismo, que supongo que podemos someter a votación por asentimiento. **(Pausa.)**

Queda ratificada.

EMITIR DICTAMEN, A LA VISTA DEL INFORME ELABORADO POR LA PONENCIA, SOBRE LA PROPOSICIÓN DE LEY SOBRE ADAPTACIÓN DE LAS NORMAS DE CIRCULACIÓN A LA PRÁCTICA DEL CICLISMO. (Número de expediente 124/000005.)

El señor **PRESIDENTE**: En segundo lugar, vamos a proceder al debate de las enmiendas de dicha proposición de ley y, por tanto, de su texto.

Vamos a hacer una sola intervención en la que, tanto los grupos que mantienen enmiendas como los que no, fijarán su posición en relación con las que en este momento se someten al debate de la Comisión, así como sobre el texto de la proposición de ley.

Para la defensa de las que todavía mantiene, al informe de la ponencia, tiene la palabra la señora Rivadulla.

La señora **RIVADULLA GRACIA**: En primer lugar, quiero reconocer el trabajo que han realizado los diputados y diputadas que han participado en las reuniones de la ponencia. Supongo que ha sido objeto de un trabajo exhaustivo al cual Iniciativa per Catalunya, Els Verds y Nueva Izquierda no ha podido comparecer por disponer de poco tiempo, pero es un tema que nos interesa y paso a defender ahora las enmiendas que, a nuestro entender, quedan vivas, después de leer el informe de la ponencia.

Las enmiendas que Iniciativa per Catalunya, Els Verds y Nueva Izquierda presenta, a excepción de la número 35, que es la que propone sustituir por una disposición adicional que mandate al Gobierno a modificar el reglamento general de circulación en materia de adaptación de sus normas a la práctica del ciclismo, que creemos que ya está contemplado así en el informe de la ponencia, estimamos que las posiciones de nuestro grupo no han sido recogidas ni en el espíritu ni en la letra.

Señorías, considerar a las bicicletas como un vehículo más que circula por nuestras carreteras y en las calles de las ciudades y pueblos es un tema no resuelto y que no debe resolverse exclusivamente a través de la Ley de Tráfico, en la cual se pueden realizar algunas modificaciones que den mayor sensación de seguridad a la gente que con ella se desplaza, pero nuestro país está todavía muy lejos de llegar

a una situación de paz en materia de tráfico porque las bicicletas, que en su momento jugaron un papel importante como medio de transporte, han sido sustituidas hace años por un vehículo mucho más potente y que tiene mayor prioridad en todos los órdenes: en la asignación de espacio en las carreteras, en las calles y también en el tratamiento que recibe de la normativa vigente en nuestro país.

Nuestro punto de vista es que esta Comisión de Justicia no lo va a resolver, aunque tenga como meta modificar la Ley de Tráfico. Queda pendiente una asignatura, que es la de ir hacia una nueva concepción de ese reparto de uso de viales y permitir que, tanto los peatones como las bicicletas, tengan el lugar que les corresponde como un medio por el cual los ciudadanos y ciudadanas podemos optar. Si la bici es un sistema más rápido, más limpio, más sano y más seguro, como hemos podido comprobar cuando hemos utilizado este medio de transporte —así se nos dice por la asociación que agrupa a los usuarios de bicicletas en nuestro país, Conbici—, hay pasos muy importantes que nos corresponde todavía dar.

En relación a las enmiendas que quedan vivas, la número 32 proponía un texto del siguiente tenor: «Se prohíbe circular por autopistas con vehículos de tracción animal, ciclos, ciclomotores y coches de minusválido, salvo casos excepcionales que los conductores justificarán proveyéndose de autorización especial.» En ella también señalábamos: «La circulación de los vehículos mencionados en el apartado anterior por autovías estará prohibida cuando dispongan de vías alternativas adecuadas y, en el caso de los ciclos, siempre que exista un carril o vía independiente para su uso exclusivo.» Estimamos que esta redacción es mucho más acorde con la realidad. En aquellas autovías donde no pueden circular, los ciclistas se deberían encontrar con una señal de prohibición de circulación que, indirectamente, les estaría indicando que hay una vía alternativa. Ya está recogido en el informe de la ponencia, pero no de esta forma. Opinamos que con nuestra redacción queda mucho más claro.

En segundo lugar, con nuestra enmienda número 33 intentábamos evitar que se produjera una situación que persiste todavía en nuestro país, en la que la prioridad se establece según el tipo de vehículo que se está utilizando. Es una señal por la cual seguimos considerando que la bicicleta no es un vehículo como el coche y, por tanto, seguimos dando preferencia a los coches cuando los convenios internacionales sobre tráfico y seguridad vial no distinguen entre la clase de vehículos en el momento de asignar o regular la prioridad de paso.

En relación a la enmienda 34, sobre alumbrado y uso de reflectantes, no entendemos por qué la ponencia no ha querido aceptar la supresión de la palabra «además», porque este término parece indicar que las bicicletas, además de todos los requisitos que sobre alumbrado corresponden a los vehículos, deberían incorporar los que recoge la ley en cuanto a alumbrado. Todo lo relativo a los elementos reflectantes que debe llevar incorporados el vehículo, la bicicleta, debería corresponder a una norma de Industria, si tenemos en cuenta que podemos equipararla al coche. En los coches no es el usuario el que tiene que incorporar los elementos de seguridad sino que son los fabricantes de coches los que vienen obligados por las leyes de Industria a

aportarlos. Pensamos que se está imponiendo una carga a los usuarios de bicicleta que no tienen los usuarios de coches. Al no haberse admitido nuestra enmienda 34, el informe de la ponencia no responde a lo que pretendíamos recoger, que no es sino lo que saben los usuarios de bicicletas, que son las personas que día a día circulan por las carreteras y por nuestras calles, los elementos que debe incorporar la bicicleta. Sólo quiero hacer una reflexión más. Cuando se habla de prevención de accidentes en los centros de trabajo nos referimos siempre a que aquellos elementos de seguridad que pueda llevar incorporados la máquina no debe llevarlos el trabajador o la trabajadora; se trata de una mayor prevención incorporando a las máquinas los elementos de seguridad, porque la persona debe ir lo más ligera y tranquila posible.

En relación con el casco no habíamos presentado enmienda alguna y vamos a votar a favor de la de Izquierda Unida, porque las propuestas de los usuarios de bicicletas tienen razón y van en la línea del derecho comparado. Por lo que se nos señala, solamente Australia incorporó el casco, lo cual tuvo un efecto inhibitorio del uso de la bicicleta. Teniendo en cuenta las colisiones que se producen habitualmente, con coches que superan con mucho los 20 kilómetros por hora, que es para lo que están homologados los cascos de ciclista, no es un elemento de seguridad sino, de alguna manera, de inhibición. Repito que en Australia, único país donde fue impuesto con carácter obligatorio, el resultado no fue mayor seguridad sino limitación en el uso de la bicicleta.

En relación con la reforma del reglamento, votaremos a favor de todas las enmiendas de Izquierda Unida, a excepción de aquellas que se refieren al artículo 2, por considerar que no podemos modificar el reglamento de circulación a través de esta proposición de ley, que debe ser objeto de modificación por parte del Gobierno. Estaremos muy atentos e instaremos al Gobierno para que, en esta reforma del reglamento, se tengan muy en cuenta las consideraciones que nos han hecho llegar a todos los grupos parlamentarios las asociaciones de amigos de la bicicleta, la asociación de protección del medio ambiente, el club ciclista de defensa de la ciudad de Sóller, los de Madrid de pedal libre, el colectivo pedalea de Zaragoza, el de Donosti, la plataforma carril-bici de Córdoba y el Sansefums de Barcelona. Consideramos que sus aportaciones son producto de una experiencia muy dilatada y, además, reflejan un gran sentido común.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Vasco, tiene la palabra la señora Uría.

La señora **URÍA ECHEVARRÍA**: Señorías, nos encontramos ante una iniciativa legislativa que ha tenido una larga trayectoria si tenemos en cuenta que parte de una ponencia que hubo en esta Cámara encargada de abordar el estudio y el seguimiento de los accidentes de tráfico ocurridos en las carreteras por la práctica del ciclismo, con la intención de fomentar la práctica de este deporte y conseguir que se haga en las debidas circunstancias en cuanto a la protección de los ciudadanos en materia de seguridad vial.

El texto que ha sido definitivamente acordado en el informe de la ponencia satisface al grupo al que represento, por lo que que retiramos las enmiendas que no han sido expresamente aceptadas y aquellas otras que han sido objeto de transacción, entendiéndolo que las mismas, en gran parte, hacían referencia a aspectos de la proposición de ley que nos trajo el Senado y que tenían un contenido claramente reglamentario; con buen criterio, la ponencia consideró que debían quedar al margen de lo que se va a aprobar con el carácter de ley.

Sí me gustaría hacer una puntualización e introducir en este trámite, como enmienda *in voce*, un añadido que, desde el punto de vista técnico, perfeccionaría notablemente el tenor del artículo 1 de la proposición que aprobamos, que se refiere al apartado segundo del artículo 15 del Real Decreto legislativo que se modifica, cuando se hace referencia a la prohibición de circular en paralelo. Se trata de un precepto prohibitivo, no directamente sancionador, pero como después, en la ley, hay algún precepto que considera infracción el incumplimiento de esta prohibición, quedaría más claro, en aras a estar cubierto de las posibles denuncias de falta de tipicidad, que se indicase en el precepto que se prohíbe que los vehículos enumerados en el apartado anterior circulen en posición paralela, salvo las bicicletas y ciclomotores de dos ruedas en los casos y forma que se permita reglamentariamente, añadiendo la frase: atendiendo a las circunstancias de la vía o a la peligrosidad del tráfico. Es decir, que el normador reglamentario supiese expresamente cuál es el terreno acotado. Puede permitirse la circulación en paralelo de bicicletas y ciclomotores única y exclusivamente si las circunstancias de la vía o la peligrosidad del tráfico lo hacen aconsejable o permiten esta posibilidad.

Creemos que el resto de los preceptos, atendiendo a las reivindicaciones de quienes practican este deporte, ha quedado bien reflejado en el articulado. El artículo 2, con la nueva redacción que da al artículo 18 en cuanto a la posibilidad de circular por autovías cuando no exista vía alternativa, era una reivindicación efectuada para aquellos supuestos en los que no existe carretera como alternativa al paso por autovías. Igualmente, nos satisface cómo ha quedado la redacción del artículo 23 en lo que se refiere a cohesión las condiciones de prioridad de paso cuando estamos hablando de los puntos en los que confluyen carriles bici o paso para ciclistas con la circulación normal, pues se protege suficientemente la seguridad del tráfico en general, pero también la propia seguridad de los ciclistas que circulen por estas vías específicas para este tipo de deporte.

El que las bicicletas deban, por imperativo legal, estar dotadas de elementos reflectantes debidamente homologados nos parece un acierto, y creemos que satisface también una reivindicación de quienes se dedican a la práctica de este deporte y de quienes tienen la responsabilidad de velar por la seguridad del tráfico.

En artículo 5, en lo que hace referencia al número 1 del artículo 47, ha quedado regulada de forma satisfactoria la posibilidad de introducir la obligatoriedad del casco, refiriéndolo a que para la circulación en las vías interurbanas pueda establecerse reglamentariamente esta exigencia. Creemos que no se daña el principio de tipicidad porque se sabe respecto de qué debe entrar en este supuesto concreto el reglamento.

La tipificación de infracciones en los casos de circulación bajo la influencia de bebidas alcohólicas, estupefacientes y psicotrópicos nos parece adecuado que se introduzca. Si bien vemos difícil poder mantener el equilibrio en bicicleta estando sometido al influjo de este tipo de sustancias, nos parece adecuado que se tenga en cuenta y que pueda sancionarse en los casos en los que así se produzca.

Nada tenemos que objetar a la redacción que el artículo 7 da a los anexos del Real Decreto 339/1990.

Tal y como he indicado, el Grupo Vasco votará a favor del informe y retira en este trámite todas las enmiendas que pudiesen quedar vivas.

El señor **PRESIDENTE:** Por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), tiene la palabra el señor Guardans.

El señor **GUARDANS I CAMBÓ:** Con este trámite avanza sustancialmente una iniciativa que ya arrancó en la legislatura pasada y que ha generado muchas horas de trabajo a distintos grupos políticos, en esta Cámara y en el Senado, de la que se derivó la proposición de ley que hoy vamos a aprobar aquí, si no me equivoco, sin competencia legislativa plena, por lo que volveremos a hablar de ello en el Pleno de la Cámara.

No voy a reiterar las argumentaciones que se han dado y que aparecen en la propia exposición de motivos sobre la enorme importancia que tiene la bicicleta en el ámbito del transporte, no sólo como elemento estrictamente recreativo o deportivo, sino incluso como medio de transporte entre poblaciones o, por parte de gente que esté en condiciones físicas de utilizarla, entre su domicilio y su lugar de trabajo. Parecía obvio que, de una vez por todas, se sacaran las consecuencias oportunas de lo que supone la aparición de este medio en nuestras carreteras, tanto en la vía urbana como en la interurbana, pero muy particularmente en las vías interurbanas, que es donde estadísticamente —está perfectamente comprobado— se han producido la mayoría de los accidentes por colisión con otros vehículos, por imprudencias de todo tipo o, incluso, por la ingestión de bebidas alcohólicas, que parecía no estar penalizada de ninguna forma cuando quien circula no es el conductor de un vehículo a motor, sino el conductor de una bicicleta. Nos felicitamos porque hoy se aprueba esta proposición de ley y porque se sacan ya consecuencias prácticas en el ámbito de la regulación tráfico en relación con la bicicleta.

Entre las distintas novedades que incorpora esta proposición de ley a nuestro ordenamiento quisiera destacar fundamentalmente dos. En primer lugar, la polémica iniciativa de imponer como obligatorio, en las condiciones que reglamentariamente se determinen, el uso del casco. Es cierto que el uso del casco en este momento sólo tiene un precedente en derecho comparado; un precedente que son dos, puesto que son dos Estados australianos, con capacidad legislativa propia cada uno de ellos, los que, por separado —primero el Estado de Victoria, en 1990, y posteriormente Nueva Gales del Sur, dos años después— y después de muchos años de estudio, científico y no de debate demagógico, introducen la obligatoriedad del casco. A partir de ahí, con la misma seriedad con la que habían estudiado el tema

antes de introducir dicha exigencia, siguieron examinando las consecuencias que la obligatoriedad del casco había tenido y las estadísticas, acreditadas a base de seguimiento de lo que son las urgencias de los hospitales en toda la zona donde se había impuesto esta medida, acreditaron que en un año se habían reducido en un 41 por ciento los daños en la cabeza con consecuencias mortales fruto de colisiones por parte de ciclistas. Es una cifra que por sí sola debería ser suficiente motivo.

Además, se oye, se viene repitiendo de boca en boca, y se ha dicho aquí en esta Comisión hace un momento, que la imposición del casco redujo la utilización de la bicicleta, cosa que es absolutamente falsa. Supongo que eso lo debió de decir alguien en su momento, pero cuando se acude a las fuentes —y algunos, por seriedad, nos hemos molestado en acudir a ellas— se puede comprobar que esa afirmación, no es que sea opinable, es que es falsa. No es en absoluto cierto que la imposición del casco en Australia haya reducido la utilización de la bicicleta, todo lo contrario, la redujo estrictamente en la franja entre los 12 y 17 años. Efectivamente, en el mismo momento en que se impuso el casco, en los menores entre 12 y 17 años el uso de la bicicleta tuvo una caída espectacular, y a partir de ahí se estabilizó, caída que no nos preocupa, puesto que los menores de 17 años si quieren circular por vías interurbanas, que lo hagan con casco. A mi grupo, repito, no le preocupan en conjunto aquellos menores de edad que rechacen circular por vía interurbana por la imposición del casco.

En cambio, globalmente la utilización de la bicicleta no ha hecho más que crecer, entre otras cosas porque personas mayores de edad se incorporaron al uso de la bicicleta al asumir que aquello se había convertido en un transporte seguro y, por tanto, las encuestas —y podría citar la fuente de la que estoy sacando estos datos: un estudio publicado en el año 1994 en Australia, absolutamente detallado y perfectamente homologado científicamente y con datos estadísticos muy precisos y de fuentes oficiales— acreditan que queda desmentida esa afirmación.

¿Qué va a ocurrir en España? Ya lo veremos. En todo caso, no es válido el argumento de que por el hecho de que en otros Estados de Europa no se haya hecho, no podamos ser nosotros los primeros en hacerlo. En otros frentes bien nos gusta ser los primeros en legislar, hablo por ejemplo del ámbito de las parejas de hecho, donde no ha sido el derecho comparado el que nos ha animado a hacerlo, es sencillamente el convencimiento de que eso es importante, y a partir de ahí somos innovadores. En este caso, que nada tiene que ver pero que no deja de ser una regulación concreta que afecta al ámbito social, somos innovadores, es cierto, vamos por delante de los ordenamientos de nuestro entorno ¿Por qué? Porque las encuestas lo prueban.

De todos modos, querría decir que la imposición legal de determinadas medidas de seguridad, si no viene acompañada de una intensísima campaña de educación, puede quedar absolutamente en agua de borrajas. No basta con determinadas garantías, con imponer un casco o dejarlo de imponer si no va acompañado del convencimiento de cómo se tiene que poner; esto es algo que parece muy tonto, pero si simplemente se usa el casco para eludir un control de la Guardia Civil y no se abrocha, puede salir disparado en la primera caída de la bicicleta. Por tanto, hay que conseguir

transmitir a la sociedad el convencimiento de que no es una mera imposición legal que hay que cumplir, que es algo eficaz. Otro capítulo pendiente es que esta ley no va a poder cubrir la educación vial, en su conjunto, de los ciclistas y de los conductores de vehículos a motor, y sin esa educación vial, esta ley poco aportará.

Otra novedad que aporta esta ley es —como comentaba la portavoz del Grupo Vasco— el regular qué ocurre en los casos en que las autovías son la única vía de comunicación y por tanto no hay vía alternativa. La noción misma de vía alternativa es discutible puesto que a veces lo que hace la autovía es introducir una vía más corta que sustituye a otra que a lo mejor transcurre por pueblos de montaña o por caminos más difíciles y a efectos de agilizar el tráfico rodado se realiza la autovía por un trazado distinto; en esos casos, literalmente no se puede decir que no exista vía alternativa. Pero es absolutamente cierto que en determinados tramos, y Cataluña es buen ejemplo de ello —probablemente en otros sitios se den supuestos similares, pero me vienen a la memoria algunos ejemplos muy evidentes en Cataluña— en los que, al haber procedido al simple desdoblamiento de lo que era una carretera nacional, se puede decir con rigor que ya no hay una vía alternativa que no sea la autovía que comunica dos poblaciones. En esos supuestos, lo que establecemos con esta ley es que de forma general, para esos tramos de mayor o menor extensión entre determinadas poblaciones, y atendidas distintas circunstancias que reglamentariamente habrá que ver, se pueda autorizar, en un caso concreto, la utilización de las autovías por parte de las bicicletas, no caso por caso respecto a las personas, pero sí caso por caso respecto de los trayectos de los que estemos hablando.

En cuanto al resto de las novedades que aporta esta proposición de ley, mi grupo le da pleno apoyo al conjunto tal cual ha sido aprobado por la ponencia, con una pequeña matización que haría en relación con el trabajo que hizo allí mi grupo, ya que todavía se podría pulir un poco más el texto que hoy se nos ha presentado.

En la disposición final segunda se hace referencia a la necesidad de adaptar y de sacar las consecuencias reglamentarias que tiene la imposición del casco en aquellos casos en los que hablamos de vías de carácter fronterizo. Es perfectamente posible que un ciclista que proceda de Francia o de Portugal, con independencia de su nacionalidad, no tenga la posibilidad material de adquirir un casco más allá de veinte o treinta kilómetros de la frontera y, por tanto, no pueda adaptarse a la legislación española, porque entre otras cosas muchas veces las vías que utilizan no son las de mayor tráfico y puede ocurrir que no haya ningún establecimiento para poder cumplir esta nueva legislación española. Es importante instar al Ejecutivo para que por vía reglamentaria pueda regular este tema y pueda fijar no tanto excepciones, sino las particularidades que tienen las vías fronterizas.

En el texto que había propuesto a la ponencia se dice: El Gobierno dictará las disposiciones reglamentarias necesarias para la aplicación de las normas contenidas en esta proposición de ley a los ciclistas no nacionales. El problema no es con los ciclistas no nacionales, puesto que los franceses que circulan por Burgos tendrán que cumplir los mismos requisitos que los españoles que circulan por esa

ciudad. Esto sólo es para las vías de carácter fronterizo. Por tanto, el texto debería quedar así: El Gobierno dictará las disposiciones reglamentarias necesarias para la aplicación de las normas contenidas en esta proposición de ley a las vías de carácter fronterizo. Con esta modificación, y aceptando la que ha sido propuesta por el Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), para matizar el texto de la ponencia, no sólo daremos nuestra aprobación sino que lo recibimos con gran satisfacción y entusiasmo.

El señor **PRESIDENTE**: Por Izquierda Unida, tiene la palabra el señor Castellano.

El señor **CASTELLANO CARDALLIAGUET**: Susstituio en este trámite a la ponente del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida, doña Inés Sabanés, que como consecuencia de la no declarada todavía campaña electoral, pero practicada de hecho, y como pretendiente ni más ni menos que a la alcaldía de Madrid, está dedicándose a otras actividades. Por cierto, el otro día la vi en televisión montando en una bicicleta con tan poca habilidad que contribuyó a que mi terror ante este tema se incrementara.

Me asomo a este tema con auténtico pánico. Es más, antes de entrar en la sala, en un comentario previo, señor presidente, dije que de no existir este consenso que existe entre todos para mejorar una situación, hubiera votado que no, porque me da la sensación de que a esta proposición de ley se la puede llamar cepo, ya que puede haber algún ciclista que crea de verdad que nos hemos preocupado por su seguridad y al ver el conjunto de cosas que hemos adoptado en su beneficio piense, en un rasgo evidente, con riesgo de ingenuidad, que se van a cumplir, pero el número de accidentes se va a multiplicar. Una cosa es legislar y otra que las estructuras sean como deben.

En todo caso, no voy a tratar de aguar la fiesta. Por ello, me voy a limitar a mantener las enmiendas que quedan pendientes, la 2, la 4 y la 11, a la vista del informe si no me equivoco, porque al no figurar otras como expresamente rechazadas, he de entender que en su espíritu han sido asimiladas por la ponencia.

La enmienda número 2 es muy voluntarista en cuanto ya trata de forma muy seria que haya pasos señalizados para ciclistas y establece unas formas de comportamiento. El día que se alcance ese anhelo de unos pasos perfectamente señalizados para la protección del ciclismo, sería conveniente que hubiera una norma de ese tipo.

La enmienda número 4 es una llamada en la misma línea que ha hecho el señor Guardans, y si el señor Guardans habla de una importante cultura cívica de respeto, de protección y de impulso a la práctica de la bicicleta, yo creo que al Ministerio de Industria se le puede hacer una llamada para que se dé cuenta de que la bicicleta forma parte de una cultura que queremos ir promoviendo, de una determinada cultura que en este país no se da, y véase la prueba. En mi propio grupo parlamentario, cuando íbamos a tratar de este tema, se le ha encargado al portavoz en materia de deporte en la Comisión de Educación, porque se sigue pensando, lógicamente con una mentalidad bastante anticuada, que el ciclista es un ser extraño, que está a medio camino entre el nudismo y el montañismo, y que montado en un rarísimo aparato se juega la vida, que es una de las activi-

dades de mayor capacidad de riesgo que se da. Evidentemente, no estamos ni en la cultura australiana ni en la cultura holandesa. Son rarísimas las zonas de este país en que vemos que la bicicleta, además de poder ser objeto de deporte, además de poder ser objeto de esparcimiento o de ocio, es un instrumento necesario y útil, yo diría incluso recomendable sanitariamente, pero en esa cultura, repito, no estamos todavía. Entonces, desde esta perspectiva creo que es bueno que el Ministerio de Industria contribuya a crear esa cultura.

Finalmente, en la enmienda número 11 se trata de establecer un conjunto de terminología o de denominaciones para diferentes vías, de modo tal que cada una de ellas tenga la plena distinción, y dentro de su distinción tenga la protección que se le corresponde con tal denominación. No ha sido aceptada, y es posible que se pretexto que es más bien de orden reglamentario.

Nosotros vamos a votar a favor de estas modificaciones, pero —repito— lo hacemos sin podernos desgajar de un auténtico temor a que esto no pueda incentivar el uso de semejante instrumento, importante instrumento, y como no incentiva otra clase de conductas paralelas, nos podamos encontrar con una situación más grave que la que hoy tenemos.

Por todo lo demás, si vamos a contribuir a que este consumo energético, en modo alguno polucionable y al mismo tiempo aconsejable para las enfermedades cardíacas, se ponga mucho más en marcha, lo celebraremos, empezando por el que suscribe, al que le da un cierto pudor intervenir en esta Comisión porque tiene que reconocer que en la vida ha sabido montar en bicicleta.

El señor **PRESIDENTE**: La Presidencia también tiene alguna inquietud. Yo espero que haya quedado claro que las bicicletas de gimnasia no necesitan casco.

Con esa reflexión, por el Grupo Socialista tiene la palabra el señor Paniagua.

El señor **PANIAGUA FUENTES**: Constituye para el que les habla, en nombre del Grupo Socialista, una satisfacción el haber consensuado con la mayor parte de los grupos esta reforma de la seguridad vial del Código de Circulación, que puede ayudar, aunque no solucionar, que las muertes de los ciclistas en España, que es uno de los países con más alta siniestralidad de ciclistas que existe en la Unión Europea, pueda paliarse. Constituye un motivo de satisfacción por dos razones. La primera, porque ya en la legislatura pasada se formó, como aquí se ha señalado, una comisión específica dentro de la Comisión de Educación y Cultura, que tuvo una duración de seis meses y por donde pasaron todo tipo de personas vinculadas al ciclismo, es decir, fabricantes, ciclistas profesionales, ecologistas que practican la bicicleta, etcétera. Fue una comisión que trabajó alrededor de seis meses y el propio Congreso hizo la publicación de *Ciclismo y seguridad vial*, y en el Pleno que se celebró como consecuencia de esta comisión se aprobó por unanimidad de todos los miembros de la V Legislatura.

Esto ya fue un elemento importante de conocimiento de lo que significaba el ciclismo como práctica deportiva, aunque, como ha dicho el señor Castellano, puede ser un elemento de salud, contando con que puede ser un elemento

de dificultad para los prostáticos, sobre todo si no se utiliza el sillín adecuado, pero, insisto, es un elemento saludable desde el punto de vista físico y además es un medio eficaz de transporte alternativo al caos circulatorio de nuestras ciudades.

Sí que es verdad que esto no es Holanda o Australia y que todavía hay una cultura restrictiva con respecto al ciclista, e incluso los que practican el ciclismo, cuando van en un coche, su reacción ante el ciclista que le hace frenar es diferente a cuando llevan la bicicleta, es decir, se produce esa especie de disfunción, de esquizofrenia que hace que cuando somos conductores y vemos a un ciclista que nos retrasa la marcha nos metamos con él, pero cuando cogemos la bicicleta y vemos que un coche nos pita o nos pasa al lado a menos de medio metro, entonces protestamos porque creemos que tenemos el mismo derecho a circular que cualquier contribuyente.

De acuerdo con esto, el que se haya hecho este cambio de la ley constituye un elemento de mejora y por tanto de sensibilidad. Pero además diré que en este Parlamento este elemento de sensibilidad no sólo se ha traducido en cuestiones de tipo legislativo o en proposiciones sobre el uso alternativo de la bicicleta como medio de transporte, sino que además, desde hace cuatro legislaturas, se llevan celebrando las jornadas ciclistas parlamentarias y ha habido más de 40 ó 50 parlamentarios que han ido recorriendo España, enseñando que la bicicleta puede ser un elemento ecológico importante, un elemento de transporte, hablando de la seguridad vial y por tanto haciendo público que miembros de este Parlamento y de otros parlamentos que han existido consideran que la bicicleta puede ser un medio importante para la sociedad española. Aunque esto no sea realmente Holanda u otros países en los que el uso de la bicicleta es muy frecuente, este Parlamento sí que ha contribuido no sólo con factores de tipo legislativo sino también con factores de tipo práctico.

Dicho esto, he de añadir que en la ponencia, como han señalado los representantes de los otros grupos políticos, se ha producido un amplio consenso, de lo cual hay que alegrarse, se ha coincidido, en líneas generales, en los puntos en los que la ponencia ha quedado y todo lo que han destacado los anteriores intervinientes es asumido por el que les habla, en nombre del Grupo Socialista. En ese sentido, tendría que señalar los aspectos que han aparecido más conflictivos, como también lo han hecho mis compañeros.

En primer lugar, me referiré al uso del casco. Efectivamente, el uso del casco no va a solucionar el problema de los accidentes de una manera radical, como no lo soluciona el *airbag* de los coches o el cinturón de seguridad, pero sí que sabemos que la utilización del cinturón de seguridad ha producido una disminución de las muertes en los accidentes de tráfico, lo mismo que el *airbag* o la introducción del ABS. El que les habla tiene experiencia de lo que dice, ya que el uso del casco en la práctica del ciclismo posibilitó que un hijo suyo salvara la vida, por tanto hay una experiencia personal; en este caso concreto, el uso del casco ha permitido salvar una vida.

Ya sé que la mayor parte de los accidentes se producen por la colisión entre coches y ciclistas y que el uso del casco es una cuestión relativa, pero aunque sea para la salvación de una vida o para que se produzca una disminu-

ción, aunque sea pequeña, del número de muertes, yo creo que el uso del casco es uno de los elementos importantes desde el punto de vista de la seguridad vial.

Estoy de acuerdo con lo que ha dicho el representante de Convergencia i Unió en lo que respecta a Australia. No sólo no ha habido una disminución de ciclistas, sino que en determinadas edades ha habido un aumento. En aquellos países de los que tanto se habla, como Bélgica y Holanda —en este último he residido algún tiempo—, aunque no esté legislado, no hay nadie que salga por vía interurbana que no lleve el casco, debido a esa cultura de la que se habla que no existe en España: Muchas veces no hace falta legislar cuando la sociedad tiene asumido, por el derecho consuetudinario, una práctica habitual. En estos países el uso del casco forma parte de la tradición cultural de los que utilizan la bicicleta. Y no sólo ocurre en Holanda, ocurre también en Bélgica y Alemania. Por ello, recoger por ley esta obligación en las vías interurbanas es un factor de protección que puede salvar algunas vidas, y es un elemento positivo que puede ayudar a aumentar la cultura del respeto al ciclista.

Lo mismo ocurre con las otras proposiciones que han destacado quienes me han precedido en el uso de la palabra, sobre la posibilidad de utilizar las autovías como vías alternativas en los casos en que reglamentariamente pueda ser necesario, y la disposición final para que haya un reconocimiento de que el casco en España, al llegar a la frontera, pueda ser obligatorio.

Sólo me queda decir, como lo han hecho en otros artículos mis compañeros de ponencia, que para que la exposición de motivos no tenga una entrada tan radical, y no hablo de que sea retórica, se podría hacer más suave y reconocer a la bicicleta como un medio importante de transporte. Para ello, propondría una enmienda *in voce* en la que diría que en la actualidad se reconoce que la bicicleta es un medio eficaz de transporte que representa una alternativa viable al uso cotidiano para muchas personas. En este sentido, el Grupo Socialista retira cualquier enmienda que hubiera presentado y que no estuviera recogida, aunque creo que se ha recogido el espíritu de casi todas las presentadas, y anuncia que va a votar favorablemente una de las leyes que han conseguido el mayor consenso en esta Cámara.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Seco.

El señor **SECO GORDILLO**: Abordamos en esta ocasión una nueva modificación del Real Decreto 339/1992, por el que se aprobó la Ley sobre tráfico y circulación de vehículos a motor y seguridad vial, modificación que tiene su origen inmediato, como ya ha sido puesto de manifiesto, en una proposición de ley del Senado, que, a su vez, deriva de una ponencia constituida en la Cámara Alta, a iniciativa del Grupo de Senadores Vascos del PNV, y que tiene su origen último en el informe que elaboró la ponencia y que aprobó el Pleno del Congreso de los Diputados en diciembre de 1995, sugiriendo una serie de recomendaciones para la prevención y concreción de los accidentes derivados de la práctica del ciclismo. Es, por tanto, antiguo el interés que existe en esta Cámara por el tema del ciclismo, por su prác-

tica y por la salvaguarda de la seguridad vial. Creo que es de justicia dejar constancia de todo ello.

El interés que nos mueve, al menos a este portavoz desde la perspectiva de la seguridad vial, es adaptar las normas de tráfico para, entre otras cosas, corregir las dramáticas cifras de siniestralidad vial en relación con los ciclistas, que según las fuentes de la Dirección General de Tráfico, se elevan a 123 fallecidos en 1995, 102 fallecidos en 1996 y los últimos datos definitivos de 1997 nos hablan de 116 fallecidos y 2.490 heridos.

Son cifras que merecen un tratamiento serio y responsable, como se ha hecho por parte de esta Cámara.

También es de justicia destacar el amplísimo consenso que se ha obtenido en las reuniones de la ponencia, con las aportaciones que se han hecho desde todos los grupos parlamentarios. Se ha desarrollado un intenso trabajo en ambas Cámaras, primero en el Senado y después aquí en el Congreso, como lo demuestra que se han presentado, para una proposición de ley que sólo contaba con dos artículos, 48 enmiendas. De éstas quizás cabe destacar, como ha sido puesto de manifiesto con anterioridad por la señora Rivadulla, el grupo de enmiendas que han supuesto la supresión del artículo 2 inicial de la proposición de ley que viene del Senado, por el que se pretendía modificar el Real Decreto 13 de 1992, que aprobaba el reglamento general de circulación. La razón es la misma en todas las enmiendas —y así hemos coincidido—, el no bloquear el carácter reglamentario que tienen las normas de dicho real decreto al darle rango legal, de modo que impediríamos su modificación por la vía del real decreto y obligaríamos a aprobar una ley cada vez que quisiéramos modificar esas partes del reglamento general de circulación.

No obstante, creo que es de justicia destacar que la disposición final que aprobamos en este trámite, y que se recoge en el informe de la ponencia, encomienda al Gobierno el desarrollo reglamentario de las modificaciones contenidas en esta proposición de ley, con especial referencia a aquellos temas contenidos en la proposición de ley del Senado y que han sido eliminados por la vía de la enmienda, sin embargo, se mantienen vivos en lo que suponen modificación de la Ley de tráfico. Ése es el sentido de la eliminación y, por tanto, encomendamos al Gobierno que trate especialmente estos temas en el desarrollo reglamentario futuro.

En cuanto a las modificaciones fundamentales, aun a fuerza de ser reiterativo, creo que deberíamos destacar todos los aspectos principales de esta modificación de la Ley de tráfico, y que son cinco puntos que trataré con suma brevedad.

El primero es la utilización de los arcones por los ciclistas y la utilización de estos en determinados supuestos como carriles para bicicletas, vías de uso preferente para ciclistas, etcétera.

El segundo es la extensión a las autovías de la prohibición, que actualmente sólo regía para las autopistas, de utilización por los ciclistas, salvo las excepciones que se prevén reglamentariamente y a las que luego haré referencia.

El tercero es la obligación impuesta a los conductores de vehículos a motor de extremar las precauciones, moderar su velocidad y, en ciertos supuestos, ceder la preferencia de paso a los ciclistas.

El cuarto es la imposición a los ciclistas de ciertas obligaciones para reforzar su visibilidad y, al mismo tiempo, para incrementar su seguridad.

Por último, el reforzamiento, respecto a los ciclistas, de la prohibición de circular con tasas superiores a las reglamentariamente permitidas de bebidas alcohólicas, estupefacientes, etcétera.

El informe de la ponencia que tratamos en este debate ha sido muy elaborado y, sin embargo, vemos que es perfectible. En este sentido se han producido intervenciones anteriores de distintos portavoces de los otros grupos parlamentarios, y yo quiero sumarme a este afán perfeccionador del informe de la ponencia ofreciendo también, por la vía de una enmienda *in voce*, una modificación de la redacción del artículo 2 del informe, antes artículo 1, apartado 2, al que ha hecho referencia con anterioridad el señor Guardans, y que hace mención a la autorización especial para circular por autovías cuando éstas no dispongan de vía alternativa.

¿Por qué queremos modificar el informe de la ponencia? En primer lugar, porque no quedaba claro el carácter excepcional que debe tener esta autorización especial y, en segundo lugar, porque las autopistas deben quedar excluidas siempre del uso de la bicicleta, no así las autovías en los supuestos que se establezcan reglamentariamente. Por eso, ofrezco el siguiente texto, que si todos están de acuerdo, votaríamos como enmienda transaccional. Quedaría redactado el segundo párrafo del apartado primero de este artículo del siguiente modo: No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, podrá autorizarse la circulación por aquellas autovías que no dispongan de vía alternativa para realizar el desplazamiento.

En cuanto a las enmiendas vivas de los restantes grupos parlamentarios, quiero señalar que el Grupo Popular votará en contra de las números 32, 33 y 34 de la señora Rivadulla porque creo que con la redacción que le hemos dado al informe está recogido y mejor tratado que en las enmiendas que presentó; la número 35 fue asumida lisa y llanamente por la ponencia.

Por lo que se refiere a las enmiendas vivas del Grupo de Izquierda Unida, y con respecto a las números 4 y 11, serán igualmente votadas en contra por el Grupo Parlamentario Popular. En cuanto a la primera, porque ya existe normativa del Ministerio de Industria que regula los requisitos de homologación de los dispositivos de seguridad de las bicicletas, y en cuanto a la número 11, por las mismas razones que ha expuesto el propio señor Castellano, es decir, porque se trata de una materia que más bien tiene encaje en el reglamento y no en una norma de rango legal.

La portavoz del Grupo Vasco, PNV, ofrece una mejora técnica en la redacción del artículo 1.º en la que estamos completamente de acuerdo, coincidimos en la bondad de este ofrecimiento y, por tanto, lo apoyaremos en sus propios términos.

El señor Guardans, portavoz del Grupo Catalán (Convergència i Unió), ofrece asimismo una modificación de la disposición final en su apartado número 2 que creemos también que concreta y mejora el texto del informe y que apoyaremos.

Lo mismo ocurre con el ofrecimiento del señor Paniagua, como portavoz del Grupo Socialista, coincidiendo con

él en que parecía incongruente que una norma que pretende fomentar el uso de la bicicleta no comenzara haciendo un canto a las bondades de este vehículo de transporte.

Concluyo, señor presidente, señalando que hemos buscado con esta proposición de ley fomentar el uso de la bicicleta, pero hacerlo sometiéndolo a una premisa básica, a una necesidad primaria como es el respeto o la potenciación de la seguridad vial. Hemos buscado el equilibrio entre el fomento de la bicicleta y la potenciación de la seguridad vial. Para fomentar el uso de la bicicleta se establece nueva regulación en relación con los carriles bici, con la circulación en paralelo en el artículo 1.º de la proposición; en relación con las autorizaciones especiales para circular por las autovías en determinados supuestos, en el artículo 2.º, o la modificación de las reglas generales de prioridad en el artículo 3.º Para potenciar la seguridad vial de los ciclistas hemos introducido mejoras en la redacción de los preceptos relativos al uso de elementos y prendas reflectantes en el artículo 4.º; al uso obligatorio del casco en los supuestos y en los términos del informe de la ponencia en el artículo 5.º, y el sometimiento a las normas sobre prohibición de conducción bajo efectos del alcohol o de sustancias estupefacientes en el artículo 6.º

Creo que hemos conseguido un producto bastante equilibrado y que puede dar un alto grado de satisfacción a los ciclistas, cuyas reivindicaciones han sido en gran parte asumidas, y a los responsables de velar por la seguridad vial, que se ven también con esta iniciativa dotados de nuevos instrumentos que les permitan seguir intensificando esa lucha contra la siniestralidad vial, esa gran lacra de nuestra sociedad que no acabamos de corregir.

Por todo ello, y en los términos señalados, señor presidente, votaremos favorablemente el informe y rechazaremos las enmiendas de la señora Rivadulla y del Grupo de Izquierda Unida.

El señor **PRESIDENTE**: Entiendo, señor Guardans, que S.S. ha retirado las enmiendas de su grupo, se deduce de su intervención, pero quisiera que lo hiciera constar expresamente.

El señor **GUARDANS I CAMBÓ**: Lo hago constar con el matiz, a efectos del «Diario de Sesiones», de que retirar en sentido estricto retiro una, que es la número 43, puesto que su contenido creo que no encaja bien con el texto tal como ha quedado finalmente redactado. Las demás las retiro pero porque las considero incorporadas al texto de la ponencia.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a proceder entonces a las votaciones.

Señor Seco.

El señor **SECO GORDILLO**: Señor presidente, a efectos de ordenación de las votaciones, las enmiendas números 26, 28, 30 y 31 están aceptadas e incorporadas, y las números 27 y 29, al haber sido transaccionadas, quedan retiradas.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Votamos, en primer término, las enmiendas números 32,33, 34 y 36, de la señora Rivadulla, del Grupo Mixto.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, uno; en contra, 24, abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.
Votamos las enmiendas del Grupo Federal de Izquierda Unida.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, dos; en contra, 26.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.
Votamos las enmiendas transaccionales, supongo que todas SS.SS. por su conocimiento están en condiciones de votarlas, al artículo 1.º del informe de la Ponencia, al

artículo 2.º, a la disposición final y a la exposición de motivos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 28; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan aprobadas dichas enmiendas transaccionales.
Votamos finalmente el dictamen de la Comisión.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 29; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado el dictamen.
Termina el orden del día, señorías, se levanta la sesión.

Eran las doce y cuarenta minutos del mediodía.

Edita: **Congreso de los Diputados**. C/. Floridablanca, s/n. 28071 Madrid
Teléf.: 91 390 60 00. Fax: 91 429 87 07. <http://www.congreso.es>

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional**. B.O.E.
Avda. Manoteras, 54. 28050 Madrid. Teléf.: 91 384 15 00. Fax: 91 384 18 24

Depósito legal: M. 12.580 - 1961