



BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

VI LEGISLATURA

Serie III A:
PROPOSICIONES DE LEY
DEL SENADO

23 de junio de 1999

Núm. 13 (e)
(Cong. Diputados, Serie B, núm. 233
Núm. exp. 124/000005)

PROPOSICIÓN DE LEY

622/000013 Sobre adaptación de las normas de circulación a la práctica del ciclismo.

ENMIENDAS

622/000013

PRESIDENCIA DEL SENADO

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 191 del Reglamento del Senado, se ordena la publicación en el BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES de las **enmiendas** presentadas a la Proposición de Ley sobre adaptación de las normas de circulación a la práctica del ciclismo.

Palacio del Senado, 21 de junio de 1999.—La Presidenta del Senado, **Esperanza Aguirre Gil de Biedma**.—La Secretaria primera del Senado, **María Cruz Rodríguez Saldaña**.

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el Reglamento del Senado, formula 2 enmiendas a la Proposición de Ley sobre adaptación de las normas de circulación a la práctica del ciclismo.

Palacio del Senado, 18 de junio de 1999.—El Portavoz, **Juan José Laborda Martín**.

ENMIENDA NÚM. 1 Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado,

formula la siguiente enmienda al **artículo segundo, apartado 1, 2.º párrafo**.

ENMIENDA

De modificación.

Donde dice «podrá autorizarse» debe decir «se autoriza».

JUSTIFICACIÓN

Evitar la discrecionalidad de la autorización del uso de autovías cuando no exista vía alternativa.

ENMIENDA NÚM. 2 Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo quinto**.

ENMIENDA

De supresión.

JUSTIFICACIÓN

El uso obligatorio del casco no ayuda a potenciar y fomentar la práctica del ciclismo o ciclo-turismo, no disminuye el número de accidentes, ni reduce significativamente el número de lesiones graves en la cabeza, registradas en los accidentes.

El Grupo Parlamentario de Popular en el Senado (GPP), al amparo de lo previsto en el Reglamento del Senado, formula 4 enmiendas a la Proposición de Ley de adaptación de las normas de circulación a la práctica del ciclismo.

Palacio del Senado, 18 de junio de 1999.—El Portavoz,
Esteban González Pons.

ENMIENDA NÚM. 3
Del Grupo Parlamentario Popular
en el Senado (GPP)

El Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 2.**

ENMIENDA

De supresión.

JUSTIFICACIÓN

Se considera que se deberían establecer dos regímenes distintos en función de que se trate de la circulación por autopistas o por autovías, toda vez que son muy distintos ambos tipos de vías. Para las autopistas debería mantenerse, sin excepciones, la prohibición de ser utilizadas por los conductores de bicicletas. En cuanto a la circulación por autovías, entendemos que debería permitirse ésta en el exclusivo caso de que no dispusieran de vía de servicio, entendiéndose por tal el camino sensiblemente paralelo a una carretera, respecto de la cual tiene carácter secundario, conectado a ésta solamente en algunos puntos, y que sirve a las propiedades o edificios contiguos, tal como lo define el anexo del Reglamento General de Carreteras, aprobado por Real Decreto 1812/1994, de 2 de septiembre.

La Proposición de Ley contempla dos excepciones para la circulación de bicicletas, tanto por una como por otra clase de vías casos excepcionales que los conductores justificarán proveyéndose de autorización especial y, segunda excepción, cuando no existe otra vía alternativa para realizar el desplazamiento.

La primera excepción consistiría en que para casos especiales, que no se determinan, se ampararía tal circulación mediante una autorización especial. Actualmente, la técnica de la autorización especial para amparar la circulación de vehículos se reserva exclusivamente para aquellos

que, por sus características técnicas o por la carga indivisible que transportan, superan las masas y dimensiones máximas establecidas. La introducción de esta técnica para amparar la circulación de bicicletas por autovías y autopistas no entra dentro de los supuestos que hasta la fecha han aconsejado esta técnica autorizatoria. En segundo lugar, en el supuesto de que se admitiese tal autorización especial, está absolutamente indefinido el procedimiento y los requisitos para su otorgamiento. En cualquier caso, se considera que sería una carga importante para el ciclista tener que proveerse de tal autorización especial para desplazarse conduciendo su vehículo.

La segunda excepción prevé que se pueda autorizar con carácter general la circulación por autopista y autovía cuando no exista otra vía alternativa para realizar el desplazamiento. Sobre esta cuestión cabe mencionar, en primer lugar, la presencia de un concepto indeterminado tal cual es el de «vía alternativa para realizar el desplazamiento». En puridad, para cualquier desplazamiento siempre existen «vías alternativas», aun a costa de realizar un recorrido notoriamente superior al inicialmente previsto. Esto, que en la circulación de vehículos a motor tiene una importancia menor si en términos de fluidez, velocidad y seguridad se compensa la mayor distancia a recorrer, cuando se trata de la circulación en bicicleta —vehículo accionado exclusivamente por el esfuerzo muscular de las personas que lo ocupan— adquiere una importancia grande.

ENMIENDA NÚM. 4
Del Grupo Parlamentario Popular
en el Senado (GPP)

El Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 5.**

ENMIENDA

De modificación.

Se propone la siguiente redacción:

«Los conductores y, en su caso, los ocupantes de bicicletas procurarán utilizar el casco de protección en las vías interurbanas.»

JUSTIFICACIÓN

Parece más conveniente la introducción en la Proposición de Ley de una recomendación de carácter genérico dirigida a los ciclistas en orden a la utilización del casco de protección, que vendría a sustituir a la obligatoriedad legal de esa utilización. El número de ciclistas que utilizan casco en sus desplazamientos está creciendo de forma importante en los últimos años y ello no se ha debido a ninguna

norma coercitiva como la que se propone, sino gracias al convencimiento individual de los ciclistas. Se considera que las medidas deben ir en el sentido de concienciar a los conductores de estos vehículos de la necesidad de llevar casco, empleando las vías de la persuasión para lograr su convencimiento y no la simple imposición legal para una medida que a día de hoy no tiene elevada aceptación social y cuyo grado de eficacia en caso de accidentes consistentes en colisión de vehículos en marcha no es tan elevada como el de otros sistemas de seguridad pasiva (cinturón y casco para motocicletas y ciclomotores).

La imposición de tal obligación supondría la obligatoriedad para los agentes de denunciar a los ciclistas que incumplan esta norma como presuntos responsables de una falta leve, sancionable con multa de hasta 15.000 pesetas, lo cual supondría una alta contestación social.

En otro orden de cosas, la instauración de la obligatoriedad del uso del casco en España constituiría una novedad y al mismo tiempo una excepción en la legislación sobre la materia existente en los países de nuestro entorno europeo donde no existe tal obligación.

ENMIENDA NÚM. 5
Del Grupo Parlamentario Popular
en el Senado (GPP)

El Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 6.**

ENMIENDA

De supresión.

JUSTIFICACIÓN

Desde el punto de vista terminológico la redacción del citado artículo no es adecuada ya que no se puede contraponer «vehículo» y «bicicleta» como pertenecientes a géneros distintos. Vehículo aparece definido en el apartado 4 del Anexo del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial como todo «artefacto o aparato apto para circular por las vías o terrenos a que se refiere el artículo 2» del citado texto

legal. Esta definición, por lo tanto, incluye los ciclos, definidos en el apartado 5 del citado Anexo como «vehículos de dos ruedas por lo menos, accionados exclusivamente por el esfuerzo muscular de las personas que los ocupan, en particular mediante pedales o manivelas», y, por supuesto, las bicicletas, que son definidas en el apartado 6 como «ciclos de dos ruedas».

En otro orden de cosas, se estima innecesaria esta precisión, puesto que no añade nada novedoso a nuestro ordenamiento jurídico. En efecto, las normas sobre alcoholemia desde que fueron introducidas en nuestro derecho positivo en la década de los 60 afectan a todos los conductores de vehículos, incluidos los conductores de bicicletas, no habiendo para ellos ninguna diferencia de trato respecto al resto.

ENMIENDA NÚM. 6
Del Grupo Parlamentario Popular
en el Senado (GPP)

El Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda a la **Disposición Final, párrafo 2.**

ENMIENDA

De supresión.

JUSTIFICACIÓN

Las normas de circulación se rigen por el principio de territorialidad, sin que se contemplen en ellas excepciones ni para no nacionales, ni para vías de carácter «fronterizo», desconociéndose, por otra parte, a qué vías se quiere hacer mención con este término. El ámbito de aplicación de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, establecido en el artículo 2 de la misma y en el artículo 1 del Reglamento General de Circulación que la desarrolla, no establece ninguna excepción a este principio de territorialidad, disponiendo que se aplica «en todo el territorio nacional», sin excepciones, como se prevé en este apartado de la Disposición Final, en una confusa expresión «vías de carácter fronterizo».