

# LA BICICLETA COMO MEDIO DE TRANSPORTE MÁS SALUDABLE ( PARTE II )



**AUTOR: MARIO VIDAL CEPERO - POLICÍA LOCAL DE LA RINCONADA (SEVILLA)**



**AUTOR: © MARIO VIDAL CEPERO**

Policía Local de La Rinconada (Sevilla)



safecreative

2302123484711

INFO ABOUT RIGHTS

Registro de la Propiedad Intelectual en Safe Creative N° 2302123484711

## ÍNDICE

1. Estrategia de seguridad vial 2030.

2. Estrategia Estatal por la Bicicleta

3. Normas de circulación.

3.1 Requisitos y circulación de ciclistas por vía urbana e interurbana, individual o en grupo. Circulación de día y en horas nocturnas.

3.2 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

3.3 Ley 18/2021, de 20 de diciembre, por la que se modifica el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre

3.4 Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

3.5 Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos.

3.6 Real Decreto 339/2014, de 9 de mayo, por el que se establecen los requisitos para la comercialización y puesta en servicio de las bicicletas y otros ciclos y de sus partes y piezas, y por el que se modifica el Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre.

4. Unidad de ciclistas en las plantillas de la Policía Local. Reglamentos que lo desarrollan.

5. Bibliografía y webgrafía

## 1. **Estrategia de Seguridad Vial 2030**

La Estrategia de Seguridad Vial 2030, es un documento que reúne un conjunto de medidas que guiarán la actuación de todas las partes implicadas en la política de seguridad vial en España (administraciones públicas, asociaciones del sector, el mundo empresarial y el sector académico) para **reducir en un 50% el número de muertos y heridos graves en accidentes de tráfico para el año 2030, para avanzar hacia la Visión Cero en 2050, en la que ninguna persona resulte fallecida ni herida grave por un siniestro vial.**

Es una hoja de ruta que nace con la flexibilidad necesaria para irse adaptando en los cambios que se vayan produciendo en el ámbito de la movilidad segura, a través de cuatro planes de actuación (2022-2023, 2024-2025, 2026-2027 y 2028-2029-2030) y una evaluación intermedia a mitad de periodo en 2026.

Todos, independientemente del modo que usemos, debemos poder movernos de forma segura.

Cada muerte y cada persona lesionada en un siniestro vial son una tragedia evitable. Compartimos este objetivo con la Agenda 2030, el Plan Mundial para el Decenio de Acción de Naciones Unidas y la Unión Europea.

La movilidad está cambiando y el escenario actual es diferente al que afrontó la Estrategia anterior durante el periodo 2011- 2020. Los entornos urbanos son cada vez más concurridos y compartidos por diferentes formas de movilidad. Los vehículos son más tecnológicos y conectados, aspecto con el que tenemos que convivir. Cada vez existen más fuentes de distracción y la población adulta es cada vez mayor. Las circunstancias cambiantes requieren una estrategia que sepa adaptarse constantemente a ellas.

El principio básico del **Sistema Seguro**, plenamente asumido en esta Estrategia, es que ningún fallo humano tenga consecuencias mortales o graves. Este principio es particularmente importante para la protección de las personas y los medios de desplazamiento más vulnerables.

La presente Estrategia define las principales **Líneas de actuación** que se deben abordar, agrupadas en 9 **grandes Áreas estratégicas**

Estas Líneas de actuación deben servir de orientación para las acciones concretas que se desarrollarán en los sucesivos **Planes de actuaciones**, de acuerdo con las necesidades

concretas del momento, pero dentro de los principios y líneas marcados por la Estrategia, y con la vista puesta en los objetivos establecidos.

De esta forma, la Estrategia de Seguridad Vial 2030 pretende dar respuesta a las necesidades de seguridad de todos los colectivos y temas estratégicos.

Actualmente vigente, contempla medidas para la especial protección de colectivos vulnerables, entre los cuales se encuentran los/as usuarios/as de las bicicletas.

La misión principal en cuanto a los/as ciclistas, es proporcionarle un desplazamiento seguro en bicicleta en todas las vías.

Los objetivos operativos en cuanto a la protección de los ciclistas son, según la Estrategia de Seguridad Vial 2030 entre otros:

- atender de forma segura a las necesidades de movilidad de la creciente población de personas mayores de 64 años, en todas sus formas de participación en la movilidad: conductoras, usuarias de transportes públicos y usuarias de movilidad activa, a pie o en **bicicleta**.
- oferta educativa que permita adquirir conocimientos y destrezas básicas. Más de un 30% de las **personas usuarias de bicicleta** mayores de 18 años víctimas en vías urbanas carecen de permiso de conducción. asegurar un nivel mínimo de educación vial en todos los colectivos.
- Educación Vial obligatoria desde infantil a bachillerato (Aprendizaje a **ir en bicicleta** dentro de la asignatura de educación física)
- Vigilar las infracciones de las personas usuarias de **bicicletas** y vehículos de movilidad personal, cada vez más presentes.
- Promover el uso de la **bicicleta** en el ámbito urbano y fomentar los sistemas de bicicletas públicas.
- Campañas de comunicación para fomentar el uso de la **bicicleta** para desplazamientos habituales.
- Promover el uso de la **bicicleta** como modo de desplazamiento eficiente.
- Mejorar la capacitación y actitudes de los **ciclistas** y resto de usuarios.
- Proporcionar espacios seguros de movilidad para **bicicletas**.
- Mejorar el conocimiento de los **ciclistas**.
- Promover el uso de la **bicicleta** como medio de transporte, y bajar las cifras de siniestralidad de este colectivo con el incremento de usuarios producido.
- Agentes implicados
- Elevar el uso de equipamiento de protección por parte de personas usuarias de

**bicicletas.**

## **2. Estrategia Estatal por la Bicicleta**

### INTRODUCCIÓN

Por primera vez hay una planificación nacional con respaldo político para fomentar el uso de la bicicleta. Supone impulsar este modo de transporte desde todos sus ámbitos: **movilidad cotidiana, ocio, deporte, turismo y cadena de valor de la industria.**

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA) ha desarrollado “es.movilidad”, la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030, que guiará las actuaciones del MITMA en materia de movilidad, infraestructuras y transportes en los próximos 10 años. La Estrategia constituye, junto con la Agenda Urbana Española, el pilar estratégico del Ministerio para afrontar los retos de la movilidad en los próximos 10 años, y se complementa con el desarrollo de la futura Ley de Movilidad Sostenible y Financiación del Transporte.

La Estrategia de Movilidad entiende la movilidad como un derecho, un elemento de cohesión social y de crecimiento económico, y pretende dar soluciones a los problemas reales de movilidad de la ciudadanía desde una perspectiva amplia y transversal. Se sustenta en tres pilares o principios básicos:

la **seguridad** de personas y bienes, entendida como el sustrato sobre el que se asienta el sistema de movilidad; la **sostenibilidad** en lo social, en lo económico y en lo medioambiental; la **conectividad**, entendida por un lado desde la vertiente de la digitalización y el avance tecnológico y, por otro, como conectividad multimodal y como conectividad con Europa y el mundo. Es una estrategia cuyos objetivos están perfectamente alineados con los compromisos internacionales y con la Estrategia Europea de Movilidad Sostenible e Inteligente.

En este escenario, el fomento de la movilidad no motorizada, dentro de la cual la **bicicleta** es un elemento fundamental, adquiere un papel fundamental, ayudando a conseguir una movilidad más sostenible, con la conectividad entre modos y la seguridad como elementos claves para su desarrollo.

Bajo este marco, el MITMA ha elaborado, partiendo de los trabajos llevados a cabo por la Dirección General de Tráfico (DGT), la Estrategia Estatal por la Bicicleta (EB), con un horizonte temporal hasta 2025. Una Estrategia que tiene como propósito impulsar la bicicleta en todos sus ámbitos, y que por lo tanto involucra a un gran número de actores, tanto de las AA. PP., como del sector empresarial y la sociedad civil.

Esta EB condensa las visiones que han planteado, a través de un proceso de trabajo colaborativo, organizaciones como la Mesa Española de la Bicicleta (MEB), la Red de Ciudades por la Bicicleta (RCxB), la Coordinadora en Defensa de la Bici (ConBici), la Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP), diferentes Ministerios de la Administración General del Estado, y representantes de Entidades Locales y Comunidades Autónomas.

Además, la EB ha contado con aportaciones en los grupos de trabajo creados con operadores de transporte, empresas y cooperativas del sector de la bicicleta, operadores turísticos, asociaciones de peatones, de personas con discapacidad, fundaciones por la seguridad vial, los sectores de la formación, la consultoría, la ingeniería, el emprendimiento social, el académico, responsables de entornos naturales, federaciones deportivas, académicos y especialistas en equidad y género. En definitiva, en su elaboración han participado múltiples actores involucrados de un modo u otro en el fomento de la movilidad ciclista. Esta diversidad de puntos de vista es posiblemente uno de los mayores valores que puede aportar la EB al impulso de la bicicleta.

Mediante esta EB, se establecen una serie de áreas y objetivos estratégicos que deben orientar, en los próximos años, las prioridades en las políticas públicas en torno a la bicicleta. Pero, además, la Estrategia nace con la ambición de impulsar las actuaciones que se necesitan para hacer de la bicicleta un modo de transporte, ocio, deporte y turismo que aporte valor a la sociedad.

El horizonte temporal para el desarrollo de la Estrategia se ha establecido hasta **2025**. Esta franja temporal se ha elegido ya que, por una parte, se considera que es lo suficientemente amplia como para que se pongan en marcha y se consoliden las acciones propuestas en los instrumentos y se asegure su actuación. Y, por otra parte, a lo largo de ese periodo podrá **evaluarse la eficacia y eficiencia de las acciones puestas en marcha, permitiendo las modificaciones o adaptaciones oportunas**. Transcurrido este periodo de 5 años, se evaluarán los resultados alcanzados globalmente por la estrategia y se definirá la forma más adecuada de darle continuidad. Para ello, se articulan un sistema de

instrumentos que, liderados por organizaciones tanto del sector público como empresarial y del tercer sector, coordinan y dan impulso a un conjunto de más de 200 acciones estratégicas.

En los últimos años han sido aprobados varios planes o estrategias de fomento de la bicicleta tanto en ámbito local y autonómico como internacional. Dentro de este último, cabe destacar la Estrategia Ciclista Europea, redactada por la Federación Europea de Ciclismo (ECF), o el Plan Pan Europeo de la Bicicleta, aprobado en mayo de 2021. Sin embargo, no ha existido hasta ahora un documento de este tipo de ámbito estatal, lo cual era ampliamente demandado por todos los sectores interesados en la bicicleta.

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, como responsable de la coordinación de las acciones contempladas en la Estrategia Estatal por la Bicicleta, aspira a que esta constituya un punto de inflexión en el esfuerzo general por impulsar la bicicleta en España. Así, a partir de su aprobación, la sociedad puede encontrar un punto de encuentro en esta Estrategia y, sobre todo, hacer de ella un espacio compartido de trabajo colaborativo hacia un fin común: obtener todo el valor público que la bicicleta puede ofrecer.

La visión de la Estrategia Estatal por la Bicicleta (EB) contempla un futuro mejor para la sociedad gracias al impulso del uso de la bicicleta en todos sus ámbitos a través de:

- El **impulso a la movilidad sostenible** a través de un aumento de su cuota modal en detrimento del uso de vehículos a motor.
  - La **mejora de la calidad de vida** gracias al aumento de la movilidad activa.
  - La **disminución de los accidentes de tráfico y su gravedad**.
  - La **mejora de la calidad del aire**.
  - Un **mayor protagonismo de opciones de ocio y turismo activos**, tanto urbanas, como rurales o en la naturaleza.
- **Avance en la igualdad de género**, garantizando una movilidad menos dependiente económicamente y más flexible, permitiendo así una mayor libertad, independencia y empoderamiento.
- Una **mayor autonomía para la infancia**, la adolescencia y las personas mayores, al



ofrecer la posibilidad de una movilidad autónoma.

- **Ciudades más amables y pacíficas**, con tráfico calmado que favorezca la seguridad de los colectivos más vulnerables.
- La **puesta en valor del patrimonio cultural e histórico** a través de una oferta de cicloturismo de calidad.
- La **contribución al impulso de la economía local** a través del comercio especializado y del cicloturismo, además de aprovechar el potencial de la ciclogística.
- Un **mayor dinamismo del sector de la bicicleta** y de su cadena de valor, con un mayor crecimiento de la industria, los servicios y las marcas nacionales, creándose más empleo especializado.
- La **contribución a una economía baja en carbono, con menor gasto energético, menos emisiones, y más productiva.**

### **3. Normas de circulación**

Analizamos las normas legales que afectan directamente al uso de las bicicletas, tanto en su circulación por las vías interurbanas como, especialmente, por las vías urbanas, competencias estas exclusivas de las Policías Locales.

#### **3.1 Requisitos y circulación de ciclistas por vía urbana e interurbana, individual o en grupo. Circulación de día y en horas nocturnas.**

Para desarrollar este epígrafe sobre las normas de circulación para ciclistas, haremos un recorrido exhaustivo sobre la diferente legislación existente en nuestro país referente a la bicicleta y los ciclistas, haciendo hincapié en los siguientes: el **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, la **Ley 18/2021, de 20 de diciembre**, por la que se **modifica** el texto refundido de la **Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial** el **Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre** ; el **Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre**, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la

Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial; y el **Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre**, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos.

### **3.2 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**

En su Anexo I se considera ciclo: “vehículo provisto de, al menos, dos ruedas y propulsado exclusiva o principalmente por la energía muscular de la persona o personas que están sobre el vehículo, en particular por medio de pedales. Se incluyen en esta definición los ciclos de pedaleo asistido”. Mientras que la bicicleta se define como “ciclo de dos ruedas”.

También encontramos en este Anexo I, la definición según la norma de las diferentes vías ciclistas existentes:

- **Vía ciclista.** Vía específicamente acondicionada para el tráfico de ciclos, con la señalización horizontal y vertical correspondiente, y cuyo ancho permite el paso seguro de estos vehículos.
- **Carril-bici.** Vía ciclista que discurre adosada a la calzada, en un solo sentido o en doble sentido.
- **Carril-bici protegido.** Carril-bici provisto de elementos laterales que lo separan físicamente del resto de la calzada, así como de la acera.
- **Acera-bici.** Vía ciclista señalizada sobre la acera.
- **Pista-bici.** Vía ciclista segregada del tráfico motorizado, con trazado independiente de las carreteras.
- **Senda ciclable.** Vía para peatones y ciclos, segregada del tráfico motorizado, y que discurre por espacios abiertos, parques, jardines o bosques.

Sin abandonar el Anexo I de la LTSV, podemos encontrar la definición ofrecida de conductor: “persona que, con las excepciones del párrafo segundo del punto 4 maneja el mecanismo de dirección o va al mando de un vehículo, o a cuyo cargo está un animal o animales. En vehículos que circulen en función de aprendizaje de la conducción, tiene la consideración de conductor la persona que está a cargo de los mandos adicionales”.

No se consideran conductores sino peatones, quienes empujan o arrastran un coche de niño o de una persona con discapacidad o cualquier otro vehículo sin motor de pequeñas dimensiones, los que conducen a pie un ciclo o ciclomotor de dos ruedas, y las personas con discapacidad que circulan al paso en una silla de ruedas, con o sin motor.

Se establece en los artículos 10.2 y 13, en cuanto a las normas generales de circulación, que 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. (artículo modificado en la Ley 18/2021, de 20 de diciembre, a lo cual se aduce en el siguiente punto)

Finalmente recordemos que, entre los deberes de cautela que deben observar los ciclistas establecidos en los artículos 10 y ss LSV, está la prohibición de conducir con las tasas administrativas de alcohol y presencia de drogas (artículo 14 LTSV). (artículos modificados en la Ley 18/2021, de 20 de diciembre, a lo cual se aduce en el siguiente punto)

En cuanto a la utilización del arcén, según lo dispuesto en el artículo 17, el conductor de cualquier vehículo de tracción animal, vehículo especial con masa máxima autorizada no superior a la que reglamentariamente se determine, ciclo, ciclomotor, vehículo para personas de movilidad reducida o vehículo en seguimiento de ciclistas, en el caso de que no exista vía o parte de la misma que les esté especialmente destinada, debe circular por el arcén de su derecha, si fuera transitable y suficiente, y, si no lo fuera, debe utilizar la parte imprescindible de la calzada.

No obstante, el conductor de bicicleta podrá superar la velocidad máxima fijada reglamentariamente para estos vehículos en aquellos tramos en los que las circunstancias de la vía aconsejen desarrollar una velocidad superior, pudiendo ocupar incluso la parte derecha de la calzada que necesite, especialmente en descensos prolongados con curvas.

Se prohíbe que los vehículos relacionados en el apartado anterior circulen en posición paralela, salvo las bicicletas y ciclomotores de dos ruedas, en los términos que reglamentariamente se determine atendiendo a las circunstancias de la vía o a la peligrosidad del tráfico.

Sobre la circulación de bicicletas en autopistas y autovías, según el artículo 20, se prohíbe circular por las mismas con vehículos de tracción animal, bicicletas, ciclomotores y vehículos para personas de movilidad reducida. (artículo modificado en la Ley 18/2021, de 20 de diciembre, a lo cual se aduce en el siguiente punto)

No obstante, lo dispuesto en el párrafo anterior, los conductores de bicicletas podrán circular por los arcenes de las autovías, salvo que, por razones de seguridad vial, se prohíba mediante la señalización correspondiente.

Sobre límites de velocidad, a los que alude el artículo 21.5, se podrá circular por debajo de los límites mínimos de velocidad en los casos los ciclos, vehículos de tracción animal, transportes y vehículos especiales, o cuando las circunstancias de tráfico impidan el mantenimiento de una velocidad superior a la mínima sin riesgo para la circulación, así como en los supuestos de protección o acompañamiento a otros vehículos, en los términos que reglamentariamente se determine.

Por su parte, según el artículo 22, sobre la separación que debe guardar el conductor de un vehículo que circule detrás de otro sin señalar su propósito de adelantamiento, ésta debe ser tal que permita al que a su vez le siga adelantarlo con seguridad, excepto si se trata de ciclistas que circulan en grupo.

Seguiremos por los preceptos reguladores de la preferencia diciendo que el conductor de una bicicleta tiene preferencia de paso respecto a otros vehículos, a tenor del artículo 25.4:

- a) cuando circule por un carril-bici, paso para ciclistas o arcén debidamente autorizado para uso exclusivo de conductores de bicicletas.
- b) Cuando para entrar en otra vía el vehículo gire a derecha o izquierda, en los supuestos permitidos, existiendo un ciclista en sus proximidades.

c) Cuando los conductores de bicicleta circulen en grupo, serán considerados como una única unidad móvil a los efectos de la preferencia de paso, y serán aplicables las normas generales sobre preferencia de paso entre vehículos.

En circulación urbana se estará a lo dispuesto por la ordenanza municipal correspondiente.

No se considera adelantamiento, a efectos de estas normas, los realizados entre ciclistas que circulen en grupo, a tenor del artículo 34.4

En cuanto a la utilización del alumbrado, dispone el artículo 43.4 que, además de la obligación general de llevar encendido el alumbrado “entre el la puesta y la salida del sol o a cualquier hora del día en los túneles y demás tramos de vía afectados por la señal túnel” , las bicicletas estarán dotadas de los elementos reflectantes que, debidamente homologados, se determinan en el Reglamento General de Vehículos, y cuando sea obligatorio el uso del alumbrado, los conductores llevarán, además, colocada alguna prenda reflectante que permita a los demás conductores y usuarios distinguirlos a una distancia de 150 metros, si circulan por vía interurbana.

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

Reglamentariamente se fijarán las excepciones a lo previsto en este apartado. Los conductores de bicicletas y, en su caso, los ocupantes estarán obligados a utilizar cascos de protección homologados o certificados según la legislación vigente, cuando circulen en vías interurbanas, salvo en rampas ascendentes prolongadas, o por razones médicas que se acreditarán conforme establece el artículo 119.3, o en condiciones extreme mas de calor. Los conductores de bicicletas en competición, y los ciclistas profesionales, ya sea durante los entrenamientos o en competición, se regirán por sus propias normas.

Se eximirá de lo dispuesto en el artículo 118.1 a las personas provistas de un certificado de exención por razones médicas graves, expedido de conformidad con lo dispuesto en el apartado 1.b) anterior. Este certificado deberá expresar su período de validez y estar firmado por un facultativo colegiado en ejercicio. Deberá, además, llevar o incorporar el

símbolo establecido por la normativa vigente.

**3.3 Ley 18/2021, de 20 de diciembre, por la que se modifica el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre**

Se modifican los apartados 1 y 2 del artículo 10, que quedan redactados del siguiente modo:

«1. El usuario de la vía está obligado a comportarse de forma que no entorpezca indebidamente la circulación, ni cause peligro, perjuicios o molestias innecesarias a las personas o daños a los bienes **o al medioambiente.**»

«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, **especialmente a aquellos cuyas características les hagan más vulnerables.**

El conductor debe verificar que las placas de matrícula del vehículo no presentan obstáculos que impidan o dificulten su lectura e identificación.»

Se modifica el **apartado 1 del artículo 14**, que queda redactado del siguiente modo:

«1. No puede circular por las vías objeto de esta Ley el conductor de cualquier vehículo con tasas de alcohol superiores a las que reglamentariamente se determine. **En ningún caso el conductor menor de edad podrá circular por las vías con una tasa de alcohol en sangre superior a 0 gramos por litro o de alcohol en aire espirado superior a 0 miligramos por litro.**

Tampoco puede hacerlo el conductor de cualquier vehículo con presencia de drogas en el organismo, de las que se excluyen aquellas sustancias que se utilicen bajo prescripción facultativa y con una finalidad terapéutica, siempre que se esté en condiciones de utilizar el vehículo conforme a la obligación de diligencia, precaución y no distracción establecida en el artículo 10.

Se modifica el **primer párrafo de apartado 1 del artículo 20**, añadiendo a los vehículos de movilidad personal, que queda redactado del siguiente modo:

«Se **prohíbe circular por autopistas y autovías** con vehículos de tracción animal, **bicicletas**, ciclomotores, vehículos de movilidad personal y vehículos para personas de movilidad reducida.»

Se modifica el **apartado 2 del artículo 22**, que queda redactado del siguiente modo:

«2. El conductor de un vehículo que circule detrás de otro debe dejar entre ambos un espacio libre que le permita detenerse, en caso de frenado brusco, sin colisionar con él, teniendo en cuenta especialmente la velocidad y las condiciones de adherencia y frenado. No obstante, **se permite a los conductores de bicicletas circular en grupo sin mantener tal separación**, poniendo en esta ocasión especial atención a fin de evitar alcances entre ellos.»

Se modifica la letra a) del apartado 1 del artículo 25 y se añade un apartado 5 al mismo artículo, que quedan redactados del siguiente modo:

«1. [...]

a) En los pasos para peatones, en las aceras y en las demás zonas peatonales.  
[...]

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

Se modifica el **apartado 4 del artículo 35**, que queda redactado del siguiente modo:

«4. El conductor de un vehículo que pretenda realizar un **adelantamiento a un ciclo** o ciclomotor, o conjunto de ellos, debe 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**, salvo cuando la calzada cuente con más de un carril por sentido, en cuyo caso será obligatorio el cambio completo de carril. Queda **prohibido adelantar** poniendo en **peligro o entorpeciendo a ciclistas** que circulen en sentido contrario, incluso si estos ciclistas circulan por el arcén.»

Se modifica el artículo 47, que queda redactado del siguiente modo:

**Artículo 47.** Cinturón, casco y restantes elementos de seguridad.

El conductor y ocupantes de vehículos a motor y ciclomotores están obligados a utilizar el cinturón de seguridad, el casco y demás elementos de protección en los

términos que reglamentariamente se determine.

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

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

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

Se introducen dos nuevas letras, b) bis y b) ter, en el artículo 75, y se modifica la letra c) del mismo artículo, que quedan redactadas del modo siguiente:

«b) bis. El impago de peaje, tasa o precio público, cuando estos fueran exigibles.»

«b) ter. Incumplir la obligación de los conductores de estar en todo momento en condiciones de controlar su vehículo.»

«c) Incumplir las normas contenidas en esta Ley que no se califiquen expresamente como infracciones graves o muy graves en los artículos siguientes, especialmente en el caso de los **conductores de bicicletas** siempre que no comprometan la seguridad de los usuarios de la vía.»

Se modifican las letras d), g), h), j), s) y x) del **artículo 76** y se añaden los párrafos z1), z2) y z3), que quedan redactados del siguiente modo:

«d) **Parar o estacionar** en el carril bus, en carriles o **vías ciclistas**, en curvas, cambios de rasante, zonas de estacionamiento para uso exclusivo de personas con discapacidad, túneles, pasos inferiores, intersecciones o en cualquier otro lugar peligroso o en el que se obstaculice gravemente la circulación o constituya un riesgo, especialmente para los peatones.»

«g) Utilizar, sujetándolo con la mano, o manteniéndolo ajustado entre el casco y la cabeza del usuario, dispositivos de telefonía móvil mientras se conduce, conducir utilizando manualmente dispositivos de telefonía móvil en condiciones distintas a las anteriores, conducir utilizando manualmente navegadores o cualquier otro medio o sistema de comunicación, así como llevar en los vehículos mecanismos de detección de radares o cinemómetros.»

«h) No hacer uso, o no hacerlo de forma adecuada, del cinturón de seguridad,



sistemas de retención infantil, casco y demás elementos de protección obligatorios.»

«j) No respetar las señales o las órdenes de la autoridad encargada de la regulación, ordenación, gestión, vigilancia y disciplina del tráfico, o de sus agentes.»

«s) Conducir un vehículo teniendo el permiso de conducción suspendido como medida cautelar o teniendo prohibido su uso.»

«x) Circular por autopistas, autovías, vías interurbanas, travesías o túneles urbanos con vehículos que lo tienen prohibido.»

«z1) Incumplir la normativa sobre los cursos de conducción segura y eficiente cuya realización conlleve la recuperación o bonificación de puntos, salvo que puedan calificarse como muy graves.»

«z2) Incumplir las normas de actuación por los operadores cuya actividad esté vinculada con el ejercicio de las competencias del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, salvo que puedan calificarse como muy graves.»

«z3) No respetar las restricciones de circulación derivadas de la aplicación de los protocolos ante episodios de contaminación y de las zonas de bajas emisiones.»

### **3.4 Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.**

A continuación, se hace mención a aquellos artículos del Reglamento General de Circulación dirigidos básicamente a la circulación de bicicletas:

Al igual que establece el artículo 10 LSV ya mencionado en el epígrafe anterior, el artículo 3 dispone: “se deberá conducir con la diligencia y precaución necesarias para evitar todo daño, propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro, tanto al mismo conductor como a los demás ocupantes del vehículo y al resto de los usuarios de la vía. Queda terminantemente prohibido conducir de modo negligente o temerario”.

En cuanto a normas relativas a ciclos, establece el artículo 12.1 que 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 homologado. Asimismo, añade el artículo 12.4 que los ciclos y

bicicletas podrán arrastrar un remolque o semirremolque, siempre que no superen el 50 por ciento de la masa en vacío del vehículo tractor y se cumplan las siguientes condiciones:

- a) Que la circulación sea de día y en condiciones que no disminuyan la visibilidad.
- b) Que la velocidad a que se circule en estas condiciones quede reducida en un 10 por ciento respecto a las velocidades genéricas que para estos vehículos se establecen en el artículo 48.
- c) Que en ningún caso transporten personas en el vehículo remolcado.

En circulación urbana se estará a lo dispuesto por las ordenanzas correspondientes.

Como el resto de conductores, el ciclista tiene la obligación de mantener su propia libertad de movimientos, el campo necesario de visión y la atención permanente a la conducción, que garanticen su propia seguridad, la del resto de los ocupantes del vehículo y la de los demás usuarios de la vía, teniendo prohibido conducir y utilizar cascos o auriculares conectados a aparatos receptores o reproductores de sonido o la utilización durante la conducción de dispositivos de telefonía móvil y cualquier otro medio o sistema de comunicación (artículo 18).

Veamos ahora lo atinente al consumo de bebidas alcohólicas durante la conducción. Establece el artículo 20 que no podrán circular por las vías objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial los conductores de bicicletas con una tasa de alcohol en sangre superior a 0,5 gramos por litro, o de alcohol en aire espirado superior a 0,25 miligramos por litro.

#### Instrucción DGT 99/S-36. Asunto: tasa de alcohol exigible al conductor no titular de permiso o licencia de conducción

Cuando el conductor lo sea de un ciclo, de un vehículo de tracción animal o de cualquier otro vehículo cuya conducción no esté sometida a autorización administrativa, la tasa máxima permitida será de 0,5 gramos por litro de alcohol en sangre, o de 0,25 miligramos por litro de alcohol en aire espirado, de acuerdo con lo que establece el párrafo primero del artículo 20 RGCir.

El artículo 21 alude a las personas obligadas a las pruebas que se establezcan para la

detección de las posibles intoxicaciones por alcohol. Los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico podrán someter a dichas pruebas:

a) A cualquier usuario de la vía o conductor de vehículo implicado directamente como posible responsable en un accidente de circulación.

b) A quienes conduzcan cualquier vehículo con síntomas evidentes, manifestaciones que denoten o hechos que permitan razonablemente presumir que lo hacen bajo la influencia de bebidas alcohólicas.

c) A los conductores que sean denunciados por la comisión de alguna de las infracciones a las normas contenidas en este reglamento.

d) A los que, con ocasión de conducir un vehículo, sean requeridos al efecto por la autoridad o sus agentes dentro de los programas de controles preventivos de alcoholemia ordenados por dicha autoridad.

En cuanto a estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas, el artículo 27 dice que no podrán circular por las vías objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial los conductores de vehículos o bicicletas que hayan ingerido o incorporado a su organismo psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas, entre las que se incluirán, en cualquier caso, los medicamentos u otras sustancias bajo cuyo efecto se altere el estado físico o mental apropiado para circular sin peligro.

Sobre la utilización de arcenes prescribe el artículo 36, que los conductores de vehículos de tracción animal, vehículos especiales con masa máxima autorizada no superior a 3.500 kilogramos, ciclos, ciclomotores, vehículos para personas de movilidad reducida o vehículos en seguimiento de ciclistas, en el caso de que 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.

En los descensos prolongados con curvas, cuando razones de seguridad lo permitan, los conductores de bicicletas podrán abandonar el arcén y circular por la parte derecha de la

calzada que necesiten.

Sólo las bicicletas podrán circular en posición paralela, orillándose todo lo posible al extremo derecho de la vía y colocándose en hilera en tramos sin visibilidad, y cuando formen aglomeraciones de tráfico. En las autovías sólo podrán circular por el arcén, sin invadir la calzada en ningún caso.

Sólo los conductores de bicicletas podrán adelantar a otros vehículos colocados paralelamente, aunque la duración supere los 15 segundos o el recorrido supere los 200 metros.

En vías fuera de poblado establece el artículo 48 que la velocidad máxima para los ciclos no podrá superar los 45 km/h. 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.

Sobre la celebración de pruebas deportivas cuyo objeto sea competir en espacio o tiempo 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 ciclistas u otros eventos, establece el artículo 55 que requerirá de autorización previa.

Establece el artículo 64 que los conductores de bicicletas tienen prioridad de paso respecto a los vehículos de motor:

- 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 gire a 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.

Prescribe el artículo 98 sobre normas generales que todos los vehículos que circulen entre el ocaso y la salida del sol o a cualquier hora del día en los túneles, pasos inferiores y tramos de vía afectados por la señal «Túnel» (S-5) deben llevar encendido el alumbrado que corresponda.

Las bicicletas, además, estarán dotadas de los elementos reflectantes que, debidamente

homologados, se determinan en el Reglamento General de Vehículos. Cuando sea obligatorio el uso del alumbrado, los conductores de bicicletas llevarán, además, colocada alguna prenda reflectante que permita a los conductores y demás usuarios distinguirlos a una distancia de 150 metros, si circulan por vía interurbana.

En cuanto a los cascos de protección, dispone el artículo 118 que los conductores de bicicletas y, en su caso, los ocupantes estarán obligados a utilizar cascos de protección homologados o certificados según la legislación vigente, cuando circulen en vías interurbanas, salvo en rampas ascendentes prolongadas, o por razones médicas que se acreditarán conforme establece el artículo 119.3, o en condiciones extremas de calor.

Los conductores de bicicletas en competición, y los ciclistas profesionales, ya sea durante los entrenamientos o en competición, se regirán por sus propias normas.

Sobre circulación por zonas peatonales, señala el artículo 121 que está prohibida para toda clase de vehículos.

### **3.5 Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos.**

Artículo 22, dedicado íntegramente a los ciclos y bicicletas, según el cual los ciclos, para poder circular, deberán disponer de:

- Un sistema adecuado de frenado que actúe sobre las ruedas delanteras y traseras.

- Un timbre, prohibiéndose el empleo de otro aparato acústico distinto de aquél.

Además, para circular de noche, por tramos de vías señalizados con la señal de «túnel» o cuando existan condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad, los ciclos, exceptuando las bicicletas, deberán disponer de:

- Luz de posición delantera y trasera.
- Catadióptricos traseros y laterales no triangulares.

- Catadióptricos en los pedales.

Las bicicletas, para circular de noche, por tramos de vías señalizados con la señal de «túnel» o cuando existan condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad, deberán disponer de los siguientes dispositivos: Luz de posición delantera y trasera, catadióptrico trasero, y podrán disponer de: catadióptricos en los radios de las ruedas y en los pedales.

**3.6 Real Decreto 339/2014, de 9 de mayo, por el que se establecen los requisitos para la comercialización y puesta en servicio de las bicicletas y otros ciclos y de sus partes y piezas, y por el que se modifica el Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre.**

El objeto de este Real decreto la regulación de los requisitos aplicables para la comercialización y puesta en servicio de las bicicletas y otros ciclos, así como de sus partes y piezas, con el fin de garantizar la seguridad de los mismos y su libre circulación.

### **Definiciones**

a) **Ciclo:** Todo vehículo provisto de al menos dos ruedas y propulsado exclusiva o principalmente por la energía muscular de la persona o personas que están sobre el vehículo, en particular por medio de pedales.

b) **Bicicleta:** Ciclo de dos ruedas.

c) **Ciclo de pedaleo asistido:** Ciclo, equipado con pedales y un motor eléctrico auxiliar, que no puede ser propulsado exclusivamente por medio de ese motor auxiliar.

### **Requisitos aplicables**

1. Los ciclos, y sus partes y piezas, que vayan a ser comercializados o utilizados en el territorio nacional deberán cumplir los requisitos establecidos en este real decreto.
2. Cada unidad de producto comercializado irá acompañada de la documentación que

acredite el cumplimiento por dicho producto de las especificaciones de este real decreto.

3. Asimismo, cada unidad dispondrá de un manual de instrucciones.

4. Cada ciclo llevará fijada de forma visible una placa de características, legible e indeleble, con las indicaciones siguientes:

a) la razón social y la dirección completa del fabricante y, en su caso, de su representante autorizado, y

b) el número de serie.

5. Asimismo, el modelo de cada ciclo estará identificado de forma legible y permanente.

En función del tipo de ciclo, este deberá llevar también todas las indicaciones de información y advertencia que sean indispensables para un uso seguro. Dichas indicaciones se expresarán, al menos, en castellano.

6. En lo relativo a los dispositivos de alumbrado y de señalización y a los avisadores acústicos, se aplicarán las disposiciones del artículo 22 del Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre. Además, los catadióptricos y los faros, si van montados, deberán cumplir las especificaciones del anexo V de este real decreto.

#### **4. UNIDAD DE CICLISTAS EN LA PLANTILLA DE POLICIA LOCAL. REGLAMENTOS QUE LO DESARROLLAN**

Con la creación de las unidades ciclistas en las policías locales, se pretende introducir una forma de patrullar nueva que permita además adaptarse a los nuevos tiempos, con la consiguiente reducción del impacto medioambiental para nuestras ciudades.

Las Unidades Ciclistas ya implantadas en nuestro país ofrecen una imagen moderna tanto a ciudadanos como visitantes consolidando su percepción de ciudad moderna, sostenible y dinámica. Cada vez es mayor la presencia de la bicicleta en el día a día cohabitando en

los espacios urbanos con el resto de vehículos, constituyendo un medio de transporte simple y cotidiano. La promoción de esta forma de movilidad no motorizadas para las Policías Locales debe ser un objetivo prioritario a perseguir por nuestros Ayuntamientos.

Además, el bajo coste final de estos vehículos, al no depender de combustibles fósiles para su funcionamiento, no necesitar seguro obligatorio, no tener aparejado el abono de ningún tipo de impuesto, ni matriculación, ni siquiera inspección técnica periódica, así como su bajo y económico mantenimiento, es otro de los factores que deben animar a la implantación de estas patrullas.

Podemos citar las siguientes:

- Imagen saludable, deportiva y moderna de la Policía Local
- Bajo coste económico de adquisición y mantenimiento.
- Mayor percepción de los problemas que de forma cotidiana afectan a los ciudadanos que utilizan la bicicleta como medio de transporte. Medio de transporte ecológico.

En determinados espacios como paseos marítimos, centros de ciudades, plazas, parques, áreas verdes, zonas peatonales o recorridos turísticos, la bicicleta permite una respuesta más rápida que el turismo o la motocicleta y por supuesto que la patrulla a pie.

- Policía más cercana al ciudadano y a sus problemas.
- Menor siniestralidad que los componentes de patrullas en vehículo a motor.

Entre las funciones específicas que pueden desarrollar los policías que forman parte de Unidades Ciclistas están las siguientes:

- Patrullar en lugares de difícil acceso para vehículos motorizados como pudieran ser zonas peatonales, zonas verdes, proximidades de colegios, calles comerciales, alrededores de mercados municipales, etc.
- Regulación del tráfico en horario escolar, así como en accidentes de circulación y retenciones del tráfico.
- Formar parte del Equipo de Educación Vial.
- Encabezar eventos deportivos y otros de diferente índole que se celebren en la localidad con independencia que para su cobertura requieran de otras unidades



motorizadas o pie.

- Inspeccionar a diario las vías de titularidad pública al objeto de informar todas las deficiencias que se detecten para el colectivo de ciclistas, a menudo más difíciles de detectar desde un vehículo policial motorizado.

## Bibliografía y webgrafía

- 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
- Ley 18/2021, de 20 de diciembre, por la que se modifica el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre
- Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.
- Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos.
- Real Decreto 339/2014, de 9 de mayo, por el que se establecen los requisitos para la comercialización y puesta en servicio de las bicicletas y otros ciclos y de sus partes y piezas, y por el que se modifica el Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre.
- Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal.
- LO 11/2022, de 13 de septiembre
- <https://www.ciudadesporlabicicleta.org/>
- <http://ciclo.mesabici.org/>
- <https://esmovilidad.mitma.es/estrategia-estatal-por-la-bicicleta>
- <https://www.dgt.es/>