



ESCUELA DE PRÁCTICA JURÍDICA
SALAMANCA

TRABAJO FIN DE TÍTULO
MÁSTER EN ACCESO A LA ABOGACÍA

Curso 2015/2016

LEGISLACIÓN Y
RESPONSABILIDAD CIVIL EN
LA CIRCULACIÓN DE
BICICLETAS

ESTEFANÍA MARTÍN BENITO

Tutor: EMILIO PÉREZ RODRÍGUEZ

DICIEMBRE 2016

La circulación de bicicletas: los problemas de la falta de una normativa específica
Estefanía Martín Benito

TRABAJO FIN DE TÍTULO
MÁSTER EN ACCESO A LA ABOGACÍA

LEGISLACIÓN Y
RESPONSABILIDAD CIVIL EN
LA CIRCULACIÓN DE
BICICLETAS.

CIVIL LEGISLATION AND
RESPONSIBILITY IN THE
CIRCULATION OF BIKES.

ESTEFANÍA MARTÍN BENITO

stfi_9@hotmail.com

Tutor: EMILIO PÉREZ RODRÍGUEZ

RESUMEN

La falta de regulación específica de la circulación de bicicletas en España y, en general, en todo nuestro entorno, así como la dispersión normativa, dificulta enormemente el conocimiento de la regulación sobre esta material. Para facilitararlo, se realiza en esta exposición un estudio de la normativa internacional y de la Unión Europea, haciendo referencia a la regulación nacional de dos estados europeos (Gran Bretaña y Países Bajos) a modo de comparación con nuestro Derecho, para después introducirnos de lleno en las normas españolas analizando pormenorizadamente la normativa nacional y destacando la importancia en este asunto de la ordenanzas locales; finalmente se lanza un idea al legislador realizando una “Propuesta de Texto Refundido sobre la Circulación de Bicicletas”. Conocida la normativa, se observa como la jurisprudencia no hace más que aplicar la teoría general sobre responsabilidad civil a esta materia más concreta.

PALABRAS CLAVE: bicicleta, circulación, responsabilidad civil.

ABSTRACT

The lack of specific regulation of the circulation of bicycles in Spain and, in general, throughout our environment, as well as the regulatory dispersion, makes it very difficult to know the regulation of this material. In order to facilitate this, a study of the international and European Union regulations is made in this exhibition, making reference to the national regulation of two European states (Great Britain and the Netherlands) by way of comparison with our Law. This way, we can introduce us in the Spanish rules analyzing in detail the national regulations and highlighting the importance of the local ordinances in this matter; finally, an idea is sent to the legislator making a "Proposed Text Consolidated on the Circulation of Bicycles". Once we have studied the regulation, it is observed how the jurisprudence does not do more than apply the general theory on civil responsibility to this more concrete matter.

KEYWORDS: bicycle, circulation, civil liability.

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN.
2. HOJA DE RUTA.
3. CONVENIOS INTERNACIONALES.
4. NORMATIVA DE LA UNIÓN EUROPEA.
5. LEGISLACIÓN EXTRANJERA: LA CIRCULACIÓN DE LA BICICLETA EN OTROS PAÍSES DE NUESTRO ENTORNO.
6. ESPAÑA: NORMATIVA ESTATAL.
7. ORDENANZAS MUNICIPALES.
8. LA RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL EN LA JURISPRUDENCIA.
9. RESPONSABILIDAD CIVIL Y CIRCULACIÓN DE BICICLETAS DESDE EL PUNTO DE VISTA JURISPRUDENCIAL.
10. CONCLUSIONES: “DE LEGE FERENDA”.
11. “PROPUESTA DE TEXTO REFUNDIDO SOBRE LA CIRCULACIÓN DE BICICLETAS”.

1- INTRODUCCIÓN

El uso de la bicicleta así como la intensidad o frecuencia con la que ésta se utiliza, especialmente en cuanto a los desplazamientos cotidianos urbanos, ha aumentado un 8% en España entre los años 2014 y 2015¹. Este aumento tan significativo se pone de manifiesto en el Barómetro de la Bicicleta de septiembre de 2015 al comparar los datos obtenidos con los recogidos en la última edición de este mismo estudio en 2011.

La mitad de los españoles es usuario de bicicletas en 2015, nueve puntos más que cuatro años antes, y uno de cada diez la utiliza a diario. Ello supone que casi 20 millones de españoles utilizan con alguna frecuencia la bicicleta y 3,8 millones la utilizan diariamente².

El 89, 2% de los usuarios de bicicleta afirman que saben circular con el citado vehículo y el 90% dicen respetar siempre las normas³. Sin embargo, sólo el 54,9% de los usuarios conoce la normativa sobre circulación de bicicletas en su municipio aumentando la cifra al 61,1% entre los que hacen un uso intenso de la bicicleta⁴.

Con este resumen de datos estadísticos se pone de relieve, en primer lugar, que el uso y circulación de bicicletas afecta de manera directa a la mitad de los españoles y de manera indirecta a todos los demás usuarios de las vías públicas; circunstancia ésta por tanto digna de ser regulada por el ordenamiento jurídico de manera concreta y completa.

Y, en segundo lugar, que la normativa aplicable a esta materia no es eficaz pues ni si quiera los ciudadanos más afectados por ella la conocen correctamente; lo que se debe, principalmente, a la dispersión normativa, la inexistencia de una norma específica destinada a regular la circulación de bicicletas así como también a la aplicación a ésta de la normativa pensada y promulgada con ánimo de regular la circulación de vehículos a motor.

¹ Eco – Counter 2015 Worldwide Cycling Index.

^{2 a 4} Datos estadísticos extraídos del Barómetro de la Bicicleta en España de septiembre de 2015 elaborado por GESOP por encargo de la Red de Ciudades por la Bicicleta.

Cuestión esta última que no es baladí pues las bicicletas son consideradas vehículos por la normativa general según la cual se define ciclo como “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” y bicicleta como “ciclo de dos ruedas”.⁵

Así, los conductores de bicicletas están sometidos (al igual lo están los conductores de cualesquiera otros vehículos) a las normas generales aplicables a la circulación en tanto sean compatibles con la especial naturaleza del vehículo utilizado. Debe tenerse en cuenta que existen algunos preceptos puntuales que se refieren específicamente a la circulación de bicicletas repartidos en las normas generales como ocurre en la Ley de Tráfico⁶ o en el Reglamento General de Circulación⁷. Igualmente hay que destacar la importancia en esta materia de las ordenanzas municipales sobre tráfico y seguridad vial de cada municipio en que se recogen normas fundamentales para la ordenación de la circulación de todos los vehículos en zonas urbanas.

Toda la normativa debe tenerse presente a la hora de circular pero también a la hora de resolver los problemas de responsabilidad civil extracontractual que, en el ámbito del artículo 1902 del Código Civil, pueden presentarse en caso de accidente o colisión de un ciclista con un tercero ya sea otro vehículo o un peatón.

⁵ Artículo 2 letras a y b del 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 (en adelante RD 339/2014 de Requisitos de Comercialización de bicicletas).

⁶ 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 adelante Ley de Tráfico).

⁷ 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, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo (en adelante Reglamento General de Circulación).

Circunstancia ésta habitual pues el 35,3% de los usuarios de bicicleta ha sufrido algún accidente mientras circulaba y el 29,1% de los accidentes se produjeron estando implicando un tercero⁸.

2- HOJA DE RUTA.

Teniendo presentes todas las circunstancias anteriormente reseñadas, abarcaré a lo largo de esta exposición el estudio de la normativa aplicable a la circulación de bicicletas partiendo de la escasa normativa internacional (es decir, los convenios internacionales aplicables) y de normativa la Unión Europea, haciendo una pequeña comparativa con dos países de nuestro entorno como son Reino Unido y Países Bajos, para después centrar la disertación en nuestro propio ordenamiento jurídico.

En relación con éste último extremo me adentraré en la normativa estatal destacando la escasez de la normativa aplicable así como su falta de adecuación a la circulación de bicicletas y poniendo de relieve la importancia, en esta material, de la regulación contenida en las ordenanzas municipales. De esta forma, analizaré el tratamiento de la circulación de bicicletas en diferentes ordenanzas municipales, concretamente, en las de Madrid, Zaragoza y Salamanca.

A continuación, me centraré ya en la responsabilidad civil extracontractual derivada de los accidentes de circulación haciendo alusión a la jurisprudencia sobre los diferentes elementos que la sustentan, para finalizar con una referencia a la jurisprudencia, de manera específica, a las principales peculiaridades que pueden observarse en las sentencias de nuestros jueces y tribunales cuando resuelven asuntos relativos a la responsabilidad de los diferentes agentes implicados en un accidente o colisión, siendo uno de ellos conductor de una bicicleta.

Reseñaré después las conclusiones a las que el estudio de esta materia me ha conducido, señalando las carencias más palpables de la normativa para finalizar haciendo una modesta “Propuesta de Texto Refundido sobre la Circulación de Bicicletas” de forma que mientras el legislador no aborde

⁸ Datos estadísticos Barómetro de la Bicicleta en España de septiembre de 2015.

específicamente esta materia, los usuarios de bicicletas (y todos los usuarios de las vías públicas) tengamos la posibilidad de ver todas las normas que actualmente regulan la circulación de bicicletas de un modo uniforme.

3- CONVENIOS INTERNACIONALES.

Lógicamente, como ocurre en todos los campos del Derecho, debemos tener en cuenta la normativa convencional internacional así como también la normativa emanada de los órganos competentes de la Unión Europea.

En este apartado me referiré a los convenios internacionales que podemos calificar como “baluartes” en esta materia; se trata de dos convenios de Naciones Unidas: la Convención de la Circulación Vial y la Convención sobre Señalización Vial, ambas hechas en Viena el 8 de noviembre de 1968 (contando, además, con sendos Acuerdos Europeos complementarios de las Convenciones).

Con todo, hay que tener presente que aunque España firmó ambos tratados internacionales después no fueron ratificados por nuestro país, circunstancia ésta que no se comprende en tanto que España hizo reservas a la Convención sobre la Circulación Vial y, además, el ya derogado Reglamento General de Circulación de 1992⁹ se basaba en los dos convenios mencionados tal y como señala expresamente en su texto.

En lo que ahora interesa debemos hacer referencia a la Convención sobre la Circulación Vial que contiene algunos preceptos que se refieren de manera específica a la circulación de bicicletas o, para ser precisos, se refiere a la circulación de “ciclos” pero ya que considera como tales en su artículo 1 “todo vehículo de dos ruedas por lo menos, accionado exclusivamente por el esfuerzo muscular de las personas que lo ocupan, en particular mediante pedales o manivelas”, es obvio, que la mayoría de los ciclos que circulan (por no decir todos ellos) son bicicletas. Por tanto, en lo

⁹ Real Decreto 13/1992, de 17 de enero, 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. (Vigente hasta el 23 de enero de 2004)

que a nosotros concierne, me referiré a estas normas en tanto ellas aluden a las bicicletas.

Así, el texto convencional contiene las definiciones de carril para ciclistas, pista para ciclistas, ciclo y conductor¹⁰; impide a las partes contratantes exigir que los conductores de bicicletas en circulación internacional sean titulares de licencia para conducir¹¹; exige a las partes contratantes que adopten medidas para que se imparta enseñanza sobre seguridad vial a todos los niveles¹²; introduce medidas de protección para los usuarios más vulnerables como los peatones y los ciclistas exigiendo especial cuidado al resto de los conductores¹³; permite a los respectivos legisladores establecer normas especiales para los ciclistas en materia de adelantamientos¹⁴; permite, igualmente, estacionar las bicicletas en doble fila en la calzada¹⁵; y prohíbe la circulación de bicicletas por autopistas y otras vías de carácter similar¹⁶.

De manera señalada se prohíbe expresamente a los ciclistas circular sin sujetar el manillar por lo menos con una mano, ir remolcados por otro vehículo o transportar, arrastrar o empujar objetos que estorben la conducción o sean peligrosos para los demás usuarios de la vía; sin embargo se deja a elección de las autoridades nacionales: primero, permitir que los ciclistas circulen en paralelo y las condiciones para ello; segundo, las condiciones en que éstos pueden llevar pasajeros; y tercero, prohibir a los ciclistas, si existe una pista o carril para ellos, circular por el resto de la calzada¹⁷. En relación con este último extremo se aclara que si no existe pista o carril para ciclistas éstos podrán circular por cualquier arcén

¹⁰ Artículo 1 letras g bis, g ter, l y v de la Convención de Viena sobre Circulación Vial (en adelante la Convención).

¹¹ Artículo 3 apartado 5 de la Convención.

¹² Artículo 5 apartado 5 bis de la Convención.

¹³ Artículo 7 apartado 3 de la Convención.

¹⁴ Artículo 11 apartado 1 letra c de la Convención.

¹⁵ Artículo 23 apartado 2 letra b de la Convención.

¹⁶ Artículo 25 apartado 1 letra a de la Convención-

¹⁷ Artículo 27 de la Convención que lleva por rúbrica "Reglas especiales aplicables a los ciclistas, a los ciclomotoristas y a los motociclistas" con las modificaciones introducidas por el nº20 del Acuerdo Europeo complementario de la Convención.

apropiado en la dirección de la circulación (si ello puede hacerse sin estorbar a los demás usuarios de la vía)¹⁸.

En materia de seguridad, se establece que las bicicletas deberán tener un freno eficaz, un timbre que pueda ser oído a distancia suficiente, un dispositivo reflectante rojo en la parte trasera y dispositivos que permitan proyectar una luz blanca o amarilla en parte delante y una luz roja en la parte trasera¹⁹.

Y finalmente, se consideran peatones las personas que empujen una bicicleta²⁰.

Esta normativa tiene acogida en las normas de la Unión Europea y también, en su mayor parte, en la de los estados miembros.

Sin embargo, parece destacable que nuestra legislación no acoge expresamente un principio fundamental de prudencia en la circulación de bicicletas, máxime siendo éstas el vehículo más vulnerable y sin ser para ellas (como veremos) exigible seguro alguno. Se está haciendo aquí referencia a lo dispuesto en el Art. 27 de la Convención de Viena a que ya he hecho alusión y que, de un lado, exige a los ciclistas que circulen sujetando el manillar al menos con una mano y, de otro, les prohíbe ir remolcados por otro vehículo o transportar, arrastrar o empujar objetos que estorben la conducción o sean peligrosos para los demás usuarios de la vía.

4- NORMATIVA DE LA UNIÓN EUROPEA.

A este respecto debemos partir siempre de la premisa de que las políticas sobre la circulación de bicicletas son competencia de los Estados miembros consistiendo el apoyo de la Unión Europea, principalmente, en guiar el cambio hacia mejores hábitos por parte de los ciudadanos y otorgar

¹⁸ Artículo 10 apartado 2 de la Convención con las modificaciones y adiciones introducidas por el nº9 del Acuerdo Europeo complementario de la Convención.

¹⁹ Artículo 44 apartado 1 de la Convención.

²⁰ Artículo 1 apartado ab de la Convención añadido por el nº3 del Acuerdo Europeo complementario de la Convención.

financiación destinada a que las autoridades nacionales promuevan una cultura favorable al uso de la bicicleta.

En esta línea la Unión Europea trabaja para que la circulación en bicicleta sea más seguro y lo hace desde diferentes perspectivas como las siguientes (por citar las más importantes):

- Se implantan medidas de seguridad obligatorias, que algunos estados incluso refuerzan.
- Apoya el perfeccionamiento del diseño y la tecnología aplicable a los diferentes vehículos para evitar las colisiones y accidentes y para que, en caso de que unas u otros se produjeran, minorar los riesgos de lesión en lo posible.
- Promociona, apoya y financia (en parte) la mejora de las infraestructuras y de la gestión del tráfico procurando la separación de las bicicletas del resto del tráfico o, en su caso, la creación de las zonas de velocidad reducida, como el caso de la Zona 30 (zona de velocidad limitada a 30 km/hora).

Así encontramos, entre otras normas, el Reglamento (CE) 78/2009 relativo a la homologación de vehículos en lo que se refiere a la protección peatones y otros usuarios vulnerables de la vía pública²¹, entre los que podemos entender incluidos a los ciclistas sin que la norma se refiera a ellos de manera expresa; o también, la Directiva 2008/96/CE sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias²²: en la que se establece la circulación de bicicletas y a los ciclistas como uno de los criterios a tener en cuenta en la evaluación de impacto de la seguridad vial para proyectos de infraestructura así como para la auditoría de los mismos en fase de anteproyecto y proyecto.

Sin embargo no encontramos ninguna regla a este nivel normativo que se refiera a la circulación de bicicletas de una manera directa sino que la Unión Europea se centra en la promoción, en el fomento del uso de la bicicleta y

²¹ Reglamento (CE) No 78/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo de 14 de enero de 2009 relativo a la homologación de vehículos en lo que se refiere a la protección de los peatones y otros usuarios vulnerables de la vía pública, por el que se modifica la Directiva 2007/46/CE y se derogan las Directivas 2003/102/CE y 2005/66/CE

²² Directiva 2008/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 19 de noviembre de 2008 sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias

para ello se esfuerza en promocionar desde sus diferentes organismos los numerosos beneficios que la utilización de este medio de transporte comporta. Se puede realizar una amplia enumeración de los beneficios del uso de la bicicleta:

- Salud. El uso de la bicicleta, como actividad física, reduce los síntomas de una vida sedentaria, mejorando la forma física y la salud mental de los usuarios.
- Reduce la congestión del tráfico y con ello reduce los costes por retrasos, horas de trabajo perdidas y combustible utilizado.
- Mejora la accesibilidad a educación, trabajo y servicios. En tanto medio de circulación sumamente económico permite a las personas invertir en otras áreas de ocio o empleabilidad.
- Mejora la calidad del aire al evitar emisiones de todo tipo.
- Disminuye el ruido y, con él, la contaminación acústica.
- Disminuye la dependencia energética ayudando con ello a mitigar el cambio climático al no utilizar ningún tipo de combustible.
- Reduce costes directa e indirectamente. Como costes directos podemos mencionar los derivados de construcción y mantenimiento de carreteras; como costes indirectos los derivados de la congestión, contaminación y obesidad de los ciudadanos.
- Aumenta el empleo. Puede constituir una nueva área de creación de empleo para la población que podrá dedicarse, por mencionar algún ejemplo, a la fabricación, reparación o diseño de bicicletas, a la construcción y mantenimiento de infraestructura, etc.
- Es un apoyo a la educación pues mejora el estilo de vida así como la salud y forma física de los niños, reforzando además sus habilidades e independencia.
- Se fomenta un mejor uso del espacio pues una bicicleta ocupa mucho menos espacio que un turismo.

- Se mejora la calidad de vida haciendo de las ciudades un medio más placentero para vivir mejorando las relaciones entre los vecinos y la calidad de vida en general.

Desde la Unión Europea se intenta motivar a los diferentes estados miembros para que incentiven el uso de la bicicleta, que tantos beneficios para la salud y la economía tiene, a través de diversas iniciativas como los planes de movilidad urbana sostenibles (SUMPs²³) que consisten en planes y diseños intersectoriales que coordinen el espacio urbano y el transporte tratando de evitar que la infraestructura ciclista esté desconectada o deficientemente implantada en la infraestructura urbana ya existente (aunque inadecuada para la circulación de bicicletas).

También se intenta promocionar el uso de la bicicleta a través de la financiación de infraestructura en general y en proyectos específicos²⁴, la utilización de incentivos fiscales o la defensa de la llamada “intermovilidad”, esto es, de ampliar las posibilidades de combinar varios tipos de transporte para cubrir trayectos más largos o, dicho de otra forma, poder el ciudadano recorrer un tramo en bicicleta y luego subir con ella al tren o al autobús para recorrer otra parte del trayecto.

En cualquier caso, es obligatorio concluir que “un verdadero avance hacia una mejor (o mayor) movilidad en bicicleta sólo puede ser alcanzada a través de políticas coordinadas en todos los niveles de la administración. Por razones de subsidiariedad, la mayor responsabilidad sobre el desarrollo de políticas sobre la circulación de bicicletas recae en el nivel nacional y local. Sin embargo, la Unión Europea podría coadyuvar en estos esfuerzos creando un documento, una norma que abarque todas las áreas que influyen en la circulación de bicicletas en un solo texto. En combinación con los fondos apropiados, esta puede ser una fuerte señal para todos los niveles de la administración de que el ciclismo se está tomando en serio como medio de transporte que reduce la congestión del tráfico urbano y la contaminación a la vez que mejora la salud de los ciudadanos”²⁵.

²³ SUMPs: “sustainable urban mobility plans”.

²⁴ EU Funds Observatory for Cycling, European Cycling Federation (ECF).

²⁵ Traducción de la conclusión final de “Moving cycling forward”. A coordinated approach to cycling for local and regional authorities in the EU. EPRS | European Parliamentary Research Service. Author: Marketa Pape. Members' Research Service. May 2016 — PE 582.033.

5- LEGISLACIÓN EXTRANJERA: LA CIRCULACIÓN DE LA BICICLETA EN OTROS PAÍSES DE NUESTRO ENTORNO.

Venimos observando a lo largo de la exposición que no existe una normativa común a nivel internacional, un hilo conductor, que las legislaciones nacionales puedan seguir. De manera que no existen unos principios armonizados aplicables a los países de nuestro entorno más allá del siempre aplicable principio de prudencia en la circulación de cualesquiera vehículos.

Sobre esta base y con la finalidad de apuntar brevemente algunas de las patentes diferencias en el tratamiento normativo de la circulación de bicicletas en las distintas legislaciones, me referiré a la legislación en esta materia en Reino Unido y Países Bajos centrándome ya en el siguiente epígrafe en nuestra propia legislación.

La elección de estos dos estados para citar aquí su legislación no es casual, han sido elegidos por su diferente forma de enfrentarse al problema que supone la circulación de bicicletas.

a. Reino Unido.

En este punto debemos empezar resaltando que el derecho anglosajón es fundamentalmente de modulación (sino de creación) jurisprudencial lo que marca ya de inicio su especialidad.

En el Reino Unido las bicicletas se consideran vehículos²⁶ pero se produce mucha confusión, incluso en esta sencilla afirmación de inicio, pues muchas autoridades locales permiten a las bicicletas acceder a las aceras.

La confusión aumenta si nos fijamos en la multitud de términos que utiliza la legislación y que no son aplicados con éxito en el día a día de la circulación; diferencia la legislación entre:

²⁶ Taylor v Goodwin judgment in 1879.

- “cycle tracks”²⁷ que son pistas creadas para la circulación de bicicletas (aunque normalmente se encuentran pobremente señalizadas);
- “footpaths”²⁸ que son aceras que no se sean “footways” y por las que sólo puede circularse caminando aunque únicamente será infracción el incumplimiento de esta regla si así lo establece la autoridad local;
- “footways”²⁹ que son las aceras propiamente dichas por las que sólo pueden circular peatones siendo el incumplimiento de esta regla materia criminal³⁰.
- “walkways”³¹ que son “footpaths” sometidos a un acuerdo especial de “walkways” cuyas condiciones dependen enteramente de las autoridades locales.
- “brideways” que son “caminos para animales” por los que las bicicletas pueden circular cediendo el paso a personas y animales y, en caso de causar daños con el incumplimiento de esta obligación, se podría considerar como ofensa civil.
- “cycle paths” que son pistas de uso compartido entre ciclistas y peatones³².

Como vemos es sumamente complicado que en la práctica pueda aplicarse adecuadamente toda la nomenclatura referida dadas las mínimas diferencias que se establecen entre algunas categorías, circunstancia que se ve agravada por la falta de señalización.

Por otro lado, desde la legislación de 1999³³ permite denunciar a cualquiera que sea culpable de circular en bicicleta por la acera constituyendo, por tanto, esta conducta una infracción penal.

²⁷ Section 329 (1) Highways Act 1980.

²⁸ Section 329 (1) Highways Act 1980.

²⁹ Section 329 (1) Highways Act 1980.

³⁰ Section 51 and Schedule 3 of de Road Traffic Offenders Act 1988.

³¹ Section 35 Highways Act 1980.

³² Code of Conduct from the Department of Transport.

³³ Highways Act 1999, 1st August.

La Home Office³⁴ modula la aplicación de la ley señalando que la legislación penal sólo deber ser aplicada cuando el ciclista circule de manera que ponga en peligro a otros usuarios y, cuando se trate de menores de dieciséis años incluso en caso de circular poniendo en peligro a otros, la aplicación de esta norma quedará a la discrecionalidad de la autoridad policial³⁵.

En zonas peatonales la posibilidad de circular en bicicleta dependerá de las autoridades locales teniendo en cuenta que si el conductor de una bicicleta desmonta del vehículo y lo arrastra o empuja es considerado peatón³⁶.

No se prohíbe expresamente a las bicicletas proseguir su camino aunque un semáforo se encuentre en rojo pero, según la jurisprudencia, puede reconducirse aplicando la ofensa de puesta en peligro a terceros o también aplicando lo que se ha dado en llamar “wanton and furious cycling”, es decir, una conducción violenta, desenfrenada, negligente y peligrosa que constituye igualmente ofensa penal³⁷.

Se permite a las bicicletas circular en paralelo si la anchura, la ocupación y las curvas de la vía lo permiten³⁸.

No existen normas en relación con el uso del teléfono móvil mientras se circula en bicicleta, ni que compela al conductor a utilizar casco o que imponga límites de velocidad a los ciclistas.

Vemos que se trata de una regulación superficial y fragmentaria, con amplias lagunas en todos los aspectos que, como ocurre siempre en derecho anglosajón, se van colmando con las decisiones de los tribunales.

En esta materia, en general todas las infracciones (principalmente cuando la infracción de un deber de cuidado lleva consigo daños a un tercero) se acaban reconduciendo al proceso penal siendo calificadas como “offence of wanton and furious cycling”.

³⁴ Home Office: Ministerio del Interior.

³⁵ Letter to Mr H. Peel from John Crozier of The Home Office, reference TS080/4, 23 February 2004.

³⁶ Crank v Brooks judgment 1980, RTR 441, Court of Appeal.

³⁷ S35 of the Offences Against the Person Act 1861; Smith v Kynnersley (1903) 1 KB 788; Corkery v Carpenter (1951) 1 DB 102.

³⁸ Rule 163 of the Highway Code.

b. Países Bajos

En este caso debemos partir de la tradición existente en los Países Bajos en cuanto a la circulación de bicicletas, no en vano en la estampa típica de su capital aparecen gran número de bicicletas circulando siendo además este uno de sus atractivos turísticos.

En este caso sí encontramos una norma estatal que sirve de asidero a las diferentes reglas provenientes de las autoridades locales, esa norma es el Decreto sobre normas de circulación y señales de tráfico de 26 de julio de 1990³⁹ (desde ahora RVV (1990,1990) como se le conoce por sus siglas en holandés).

El RVV (1990, 1990) comienza incluyendo una serie de definiciones⁴⁰ y, en relación con la materia que nos ocupa, podemos destacar algunas como conductor, vehículo, vehículo de motor, usuario de la carretera o carril – bici:

- Conductor: todo usuario de la carretera distinto de los peatones.
- Vehículo: bicicleta, ciclomotor, vehículo de movilidad reducida, vehículo de motor, tranvías y trolebuses.
- Vehículo de motor: todo vehículo motorizado, excepto ciclomotores, bicicletas con pedaleo asistido y vehículos destinados a ser propulsados de otro modo por la carretera.
- Usuario de la carretera: peatones, ciclistas, motociclistas, conductores de un vehículo descompuesto, tranvías, jinetes, caballos u otros animales o ganado y cortejos de vehículos.
- Carril bici: porción de la carretera separada por líneas continuas o discontinuas que está señalizado con una marca con forma de bicicleta en el suelo.

³⁹ RVV (1990, 1990): Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990.

⁴⁰ Artículo 1 RVV (1990, 1990).

Llama la atención la indeterminación jurídica de estas definiciones que luego no se ven completadas con otras como la definición de bicicleta o ciclista, términos que vemos como aparecen en los conceptos dados pero cuyo contenido no se especifica después en la norma, aunque en algunos casos sí encontramos especificaciones en la Ley de Tráfico de 1994.

Debe tenerse en cuenta, que también en derecho holandés se consideran peatones las personas que circulan empujando una bicicleta⁴¹.

Respecto a las normas de circulación de bicicletas encontramos diversas reglas, a saber:

- todos los conductores están obligados a circular por la derecha en la medida de lo posible aunque se permite a los ciclistas circular en paralelo (de dos en dos)⁴²;
- en caso de que exista carril bici utilizarán éste o, en su defecto, la pista destinada a bicicletas y ciclomotor y, si éste también falta, utilizarán la calzada⁴³;
- en referencia a los adelantamientos se establece que los ciclistas deben superar a las demás bicicletas por la izquierda pero puede adelantar a otros vehículos también por la derecha⁴⁴.
- los ciclistas tienen prohibido circular por autovías o autopistas.

Se regula además la iluminación que debe utilizar el conductor de una bicicleta si circula de noche, dónde puede estacionar, en qué condiciones puede llevar un pasajero y las señales específicas a tener en cuenta cuando se circula en bicicleta.

Sin embargo la norma no contiene mención alguna que regule los límites de velocidad aplicables a los conductores de bicicletas ni prohíbe de manera expresa el uso de teléfono móvil mientras se conduce una bicicleta.

⁴¹ Artículo 2 RVV (1990, 1990).

⁴² Artículo 3 RVV (1990, 1990).

⁴³ Artículo 5 RVV (1990, 1990).

⁴⁴ Artículo 11 RVV (1990, 1990).

Como se puede observar es una normativa escasa, mucho más si atendemos a la elevada utilización de la bicicleta como medio de transporte en los Países Bajos. Si bien hay que tener en cuenta que las normativa local es más exhaustiva lo que se ve facilitado porque en la mayoría de los casos cuenta con la infraestructura y la cultura ciclista necesarias, basta fijarse en lo que ocurre en Ámsterdam.

Ámsterdam es la capital mundial de la bicicleta, donde ésta más se utiliza como medio de transporte y, sin embargo la tasa de siniestralidad es baja, esto es, conducir una bicicleta en Ámsterdam es seguro. Esto se debe fundamentalmente a que la circulación de bicicletas y de vehículos de motor está generalmente separada con carriles bien señalizados, otorgando preferencia a los ciclistas en los cruces o cuando el tráfico está congestionado; los ciclistas tienen prohibido circular por la acera y, generalmente, también por la carretera aunque en caso de tener que hacerlo deberán circular por la derecha; se establecen “cycle – paths” (carriles bici) tanto obligatorios como opcionales; se les obliga a detenerse en los semáforos en rojo salvo que exista señal que expresamente les permita continuar su marcha; pueden circular dos en paralelo; pueden llevar pasajeros en las condiciones previstas, el casco no es obligatorio y siempre tienen que agarrar el manillar al menos con una mano; se prohíbe circular bajo los efectos de alcohol, drogas o medicamentos (se establecen tasas máximas); sin embargo, de forma llamativa, se permite escuchar música o usar el teléfono móvil mientras se conduce una bicicleta.

6- ESPAÑA: NORMATIVA ESTATAL.

En este punto centramos ya la atención en la normativa española relacionada con la circulación de bicicletas.

Partimos, como ya se ha dicho, de que no tenemos una normativa internacional ni comunitaria que seguir a la hora de regular esta materia pues España ni siquiera ratificó su firma de la Convención de Viena de 1968 sobre Circulación Vial (aunque su normativa posterior se basara en ella).

Debe tenerse en cuenta que nuestra normativa relativa a la circulación está pensada para los vehículos de motor ya que nuestra tradición de utilizar

la bicicleta como medio de transporte es mínima, podemos incluso decir que es en la actualidad cuando se está desarrollando esta cultura ciclista y por tanto es ahora cuando cobra una importancia crucial la regulación de esta materia.

Actualmente la normativa a considerar en lo que a nosotros nos interesa está compuesta por dos normas fundamentales y otras que, aun siendo también importantes, influyen de manera más tangencial.

Las normas fundamentales son:

- 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 adelante Ley de Tráfico).
- 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, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo (en adelante Reglamento General de Circulación).

Otras normas importantes:

- Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos (en adelante 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
- Real Decreto 1205/2011, de 26 de agosto, sobre la seguridad de los juguetes.
- Ley 50/1980 de 8 de octubre, de Contrato de Seguro.

- Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor.

Se observa de partida que ésta es una normativa dispersa que no contempla en absoluto el fenómeno de la circulación creciente de las bicicletas lo que incrementa en gran medida la inseguridad jurídica pues dificulta el conocimiento de las reglas por parte de los conductores de bicicletas que, por tanto, desconocen de qué manera deben comportarse cuando circulan y las consecuencias de las infracciones de la ley o reglamentos que puedan cometer; igualmente desconocen los restantes usuarios de la vía cómo deben actuar ante la circulación de bicicletas o quién tiene, en un determinado lugar y momento, preferencia.

En cualquier caso, la normativa estatal relativa al tráfico de vehículos (sean o no vehículos de motor), cuando hablamos de circulación urbana, debe ser desarrollada por las ordenanzas municipales emanadas de las autoridades locales para adecuar y especificar la normativa atendiendo a las características de la localidad concreta; sin embargo, esta facultad no es desarrollada por muchas autoridades locales y otras muchas lo hacen de manera deficiente o incorrecta como veremos más adelante utilizando como ejemplos las ordenanzas de Madrid, Zaragoza y Salamanca.

7- ORDENANZAS MUNICIPALES.

En esta tesitura, se debe observar como cada ordenanza municipal regula de forma muy diferente la circulación y tráfico en su ámbito de aplicación y aún mayores son las diferencias que nos encontramos si nos fijamos en las referencias que las distintas normativas locales hacen a la circulación de bicicletas.

Encontramos ordenanzas municipales que no hacen ninguna referencia a la circulación de bicicletas aunque hay que decir que en la mayor ellas sí que se aborda esta materia, aunque de manera muy tangencial; finalmente encontramos algunas ciudades, como Zaragoza o Sevilla, que han apostado fuertemente por la utilización de la bicicleta como medio de transporte y,

por ese motivo, sus ordenanzas son algo más completas pero en todo caso deficientes.

Dicho esto y para poner de relieve el diferente tratamiento que reciben los conductores de bicicletas en la circulación urbana, voy a referirme a tres ordenanzas municipales escogidas por formar parte de la normativa de una gran ciudad como es Madrid, de una ciudad mediana como es Zaragoza y de una ciudad pequeña, la nuestra, Salamanca.

c. Madrid.

En este primer caso, tenemos que hacer referencia a la Ordenanza de Movilidad para la Ciudad de Madrid de 2005⁴⁵ que contiene diversas referencias a la circulación de bicicletas.

En dicha ordenanza se prohíbe expresamente la circulación por autopistas y autovías con bicicletas⁴⁶, circular llevando más ocupantes de los autorizados (según la construcción de la propia bicicleta)⁴⁷ y también circular sin elementos reflectantes debidamente homologados⁴⁸.

Se permite expresamente a los conductores bicicletas circular por el arcén⁴⁹. En este punto, el propio ejecutivo parte de un error de base pues hace ésta referencia a la circulación de bicicletas cuando el capítulo donde se regula lleva por rúbrica “Vehículos a motor”, este es sólo un ejemplo de cómo la normativa española intenta aplicar las reglas de circulación de vehículos a motor a la circulación de bicicletas⁵⁰ sin tener a ésta última en cuenta en la redacción de los textos y la nomenclatura utilizada.

Se establece además, para las bicicletas la obligación de disponer de timbre, luz de posición delantera y trasera y catadióptrico trasero⁵¹.

⁴⁵ Ordenanza de Movilidad para la Ciudad de Madrid de 26 de septiembre de 2005 publicada en el BO Ayuntamiento de Madrid 01/12/2005 núm. 5680 (en adelante Ordenanza de Movilidad de Madrid).

⁴⁶ Artículo 20 de la Ordenanza de Movilidad de Madrid.

⁴⁷ Artículo 23 de la Ordenanza de Movilidad de Madrid.

⁴⁸ Artículo 24 de la Ordenanza de Movilidad de Madrid.

⁴⁹ Artículo 36 de la Ordenanza de Movilidad de Madrid.

⁵⁰ Capítulo 1 Título Segundo de la Ordenanza de Movilidad de Madrid.

⁵¹ Artículo 39 de la Ordenanza de Movilidad de Madrid.

Respecto a la circulación propiamente dicha, se establece normativa peculiar pues señala que “en la calzada, las bicicletas circularán ocupando la parte central del carril. En las vías con más de un carril circularán siempre por el carril de la derecha. De existir carriles reservados a otros vehículos, circularán en las mismas condiciones por el carril contiguo al reservado, salvo que la señalización permitiera circular por ellos”⁵². Es peculiar porque de manera general se establece (tanto en las ordenanzas municipales como en la legislación de carácter estatal) y para todos los vehículos que deberán circular, dentro de lo posible, por la derecha del carril; más llamativo es que se establezca que las bicicletas circulen ocupando la parte central del carril en una ciudad tan populosa y con un tráfico tan congestionado como Madrid pues supone la ralentización del tráfico y un mayor peligro para el ciclista.

Después la norma introduce matices y, aquí ya sí, obliga al ciclista a circular lo más próximo a la derecha si existen circunstancias especiales como que el carril reservado estuviera en zona de pendiente desfavorable donde las bicicletas puedan encontrarse entre los tráfico de autobuses y vehículos en una situación incómoda y peligrosa; en estos casos se prohíbe la circulación de ciclistas en paralelo.

En ocasiones y aunque en principio está prohibido, según la señalización, se permite la circulación de bicicletas en sentido contrario y también su circulación por las aceras y las demás zonas peatonales.

En las vías o espacios públicos de uso compartido entre vehículos (incluidas las bicicletas) y peatones se señala que los peatones tienen siempre prioridad, los vehículos deben adaptarse a la velocidad de los viandantes y no realizarán maniobras negligentes o temerarias que puedan afectar a la seguridad de los peatones o incomodarles. Tratándose de una bicicleta, si la distancia entre el ciclista y los peatones no puede ser como mínimo de 1 metro, deberá descender del vehículo y circular empujando éste⁵³.

Se establecen además prioridades de paso entre peatones y bicicletas según la bicicleta circule por: una acera – bici, es decir, acera de uso

⁵² Artículo 39 bis de la Ordenanza de Movilidad de Madrid.

⁵³ Artículo 39 ter de la Ordenanza de Movilidad de Madrid.

compartido entre peatones y ciclistas, donde se otorga siempre preferencia al peatón; un carril – bici donde la prioridad se otorga a las bicicletas⁵⁴.

Por otro lado, en los pasos específicos para ciclistas en los que no haya semáforo, éstos tendrán prioridad sobre los demás vehículos⁵⁵.

Contiene también la Ordenanza de Movilidad normas de protección al conductor de bicicletas cuando se compele a los conductores de vehículos motorizados a extremar las precauciones cuando quieran adelantar a un ciclista en zona urbana o circulen detrás de una bicicleta⁵⁶; o, también, cuando en los tramos de velocidad máxima 30 km/h se exige a los vehículos a motor que adapten su velocidad a la de las bicicletas y se les prohíbe adelantar a éstas dentro del mismo carril de circulación.

En relación con los límites de velocidad, podemos entender incluidas las bicicletas en cuanto a los límites máximos y mínimos en zonas urbanas pues se refiere la norma a “los vehículos”⁵⁷. Pero debe tenerse en cuenta que en lo que se refiere a los límites mínimos de velocidad la Ordenanza de Movilidad establece aquellos casos en que estando el límite mínimo señalado se puede circular por debajo de dicho límite sin que entre esos casos se mencionen bicicletas, circunstancia esta última que parece de gran importancia pues la velocidad que puede alcanzar un ciclista depende de numerosos factores (edad, estado físico, terreno...) y no puede exigírsele una velocidad mínima determinada.

Tampoco se mencionan las bicicletas cuando se regula la preferencia de paso en referencia a los demás vehículos (haciendo, sin embargo, alusiones continuas a la preferencia de los peatones).

Donde la normativa es más prolija es en lo referente al estacionamiento de las bicicletas; sin embargo, las referencias son siempre las mismas: debe estacionarse en el lugar reservado para estos vehículos y, si estos no existen, se habilita por la ordenanza otro lugar en la calzada o en la acera respetando siempre el paso de vehículos y peatones⁵⁸.

⁵⁴ Artículo 39 quáter de la Ordenanza de Movilidad de Madrid.

⁵⁵ Artículo 39 quinquies de la Ordenanza de Movilidad de Madrid.

⁵⁶ Artículo 20 de la Ordenanza de Movilidad de Madrid.

⁵⁷ Artículo 40 de la Ordenanza de Movilidad de Madrid.

⁵⁸ Artículo 62 de la Ordenanza de Movilidad de Madrid.

Hechas estas referencias a la Ordenanza de Movilidad de la Ciudad de Madrid se observa que crea gran inseguridad jurídica al utilizar conceptos jurídicos indeterminados (como “situación incómoda o peligrosa” o “extremar las precauciones”) y al introducir en múltiples preceptos consejos o avisos basados en los principios de precaución y prudencia.

Además, la norma parece querer preservar a toda costa la dinámica de la ciudad y su rápido discurrir lo que queda patente en dos extremos: por un lado, la ausencia total de menciones a la preferencia de paso de las bicicletas respecto de los vehículos motorizados, y segundo, la regulación del estacionamiento de las bicicletas que no único que pretende es que ocupen el menor espacio posible y no dificulten la circulación de los peatones y de los demás vehículos.

d. Zaragoza.

La elección de la ciudad de Zaragoza para el estudio de su normativa en relación con la circulación de bicicletas se basa, como ya se ha apuntado, en que se trata de una ciudad mediana de la geografía española pero además en que Zaragoza está abogando fuertemente por la promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte; basta fijarse en la normativa aplicable que lleva por rúbrica Ordenanza de Circulación de Peatones y Ciclistas⁵⁹ que tiene por objeto “la regulación de determinados aspectos de la ordenación del tráfico de peatones y ciclistas en las vías urbanas de Zaragoza”⁶⁰.

Esta normativa es del año 2009 pero se ha visto depurada por Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Aragón en el año 2012⁶¹.

Ya en la Exposición de Motivos del texto se apunta que “se están llevando a cabo distintas medidas tendentes a fomentar el uso de la bicicleta como medio de transporte” y se fija como objetivo para las autoridades locales que “Zaragoza sea una ciudad ciclable”.

⁵⁹ Ordenanza de Circulación de Peatones y Ciclistas del Ayuntamiento de Zaragoza. Aprobación definitiva el 29 de junio de 2009, publicada en el BOP de Zaragoza nº157 de 11 de julio de 2009 (en adelante Ordenanza de Circulación).

⁶⁰ Artículo 1 de la Ordenanza de Circulación.

⁶¹ Sentencia nº85/2012 de 17 de febrero, del Tribunal Superior de Justicia de Aragón.

Además se concreta y especifica la señalización a utilizar en el término municipal para marcar los pasos específicos para bicicletas (pudiéndose complementar con semáforos u otra señalización horizontal) y las vías ciclistas (con una señalización específica vertical y /o horizontal); además de ello el Ayuntamiento podrá autorizar la implantación de otros dispositivos o señalización específica que contribuyan a la seguridad y comodidad de los ciclistas⁶².

Además se establece de manera expresa que “quienes transitan a pie arrastrando una bicicleta se consideran peatones a todos los efectos”⁶³.

Por otro lado, cuando un ciclista circule en zonas 30 o zonas residenciales deberá adecuar su velocidad a la de los peatones y respetar los límites de velocidad establecidos⁶⁴ teniendo presente que los ciclistas pueden circular por estas zonas salvo prohibición expresa.

En relación con la circulación de las bicicletas se establece que éstas “circularán por la calzada. Cuando exista algún tipo de vía ciclista, circularán preferiblemente por ella, pudiendo utilizar la calzada siempre que no circulen a una velocidad anormalmente reducida. En las calzadas en las que no exista vía ciclista, las bicicletas pueden circular a velocidad anormalmente reducida”⁶⁵. Debemos reseñar aquí la diferencia entre esta normativa con la de la ciudad de Madrid a que antes hacía referencia pues, como veíamos, en la ciudad de Madrid no quedaban excluidas de la aplicación de los límites de velocidad que existan y sin embargo en Zaragoza se les permite circular, incluso por la calzada, a una velocidad anormalmente reducida.

También se establecen normas específicas⁶⁶:

- Los carriles bici no segregados del tráfico motorizado será utilizados únicamente por ciclistas que deberán respetar los límites de velocidad de la vía en que se encuentren.

⁶² Artículos 11, 13 y 14 de la Ordenanza de Circulación.

⁶³ Artículo 15 de la Ordenanza de Circulación.

⁶⁴ Artículos 18 y 27 de la Ordenanza de Circulación.

⁶⁵ Artículo 24 de la Ordenanza de Circulación.

⁶⁶ Artículos 25 y 26 de la Ordenanza de Circulación.

- El resto de vías ciclistas serán de uso compartido para la circulación de bicicleta, sillas y triciclos de personas con movilidad reducida, patines, monopatines y similares.
- En vía ciclista o ciclable a cota de acera el ciclista debe circular con precaución ante una posible invasión del carril bici por otros usuarios.
- En una acera bici el ciclista debe moderar su velocidad y respetar la prioridad de paso de los peatones en los cruces señalizados.
- En una acera bici sugerida el ciclista debe moderar su velocidad y respetar la prioridad de paso de los peatones en todo su recorrido.
- En la calzada, las bicicletas circularán preferiblemente por el carril de la derecha (salvo imposibilidad o por tener que girar a la izquierda), pudiendo ocupar la parte central de éste; si existen carriles reservados a otros vehículos circularán por el carril contiguo al reservado en las mismas condiciones; está prohibida la circulación de bicicletas en el carril reservado para el transporte público (salvo autorización expresa del ayuntamiento debidamente señalizada que convierte el carril reservado para transporte público en carril bus – bici).
- Excepcionalmente, en vías de un solo sentido de circulación, el Ayuntamiento puede permitir la circulación del ciclista en sentido contrario, siempre que esté debidamente señalizado.

Se establece además que “independientemente de que los ciclistas tengan o no la prioridad, deberán respetar siempre la señalización general y la normativa sobre circulación y tráfico, así como aquella otra que se pueda establecer expresamente al efecto por las autoridades municipales con competencia en la materia⁶⁷; haciendo además una remisión específica al Reglamento General de Circulación.

⁶⁷ Artículo 29 de la Ordenanza de Circulación.

Se concretan los principios que tienen que seguir el diseño y la construcción de las infraestructuras ciclistas de la ciudad que son los de continuidad y seguridad vial⁶⁸.

Es llamativa la recomendación de utilización de casco a los ciclistas, siendo obligatorio su uso para los menores que sean transportados en las sillas homologadas⁶⁹.

Se crea un registro de bicicletas de inscripción voluntaria con la finalidad de evitar robos o extravíos de las mismas⁷⁰.

Se regulan el aparcamiento, inmovilización y retirada de bicicletas, por un lado; por otro, se establecen las precauciones que tienen que tomar los vehículos motorizados en la circulación, parada, estacionamiento y otras actuaciones puntuales en zonas de prioridad peatonal y vías ciclistas⁷¹; se señalan las normas de convivencia con el tranvía con referencia a prioridades de paso, uso de la plataforma y cruces⁷².

Se establecen una serie de infracciones acordes a la clasificación utilizada en la normativa general que distingue entre infracciones leves, graves y muy graves de la Ordenanza de Circulación ya estudiada pero referidas, además, a infracciones que pueden ser cometidas por ciclistas o por otros usuarios contra la circulación de éstos⁷³.

Finalmente, contiene la Ordenanza de Circulación un Anexo Definiciones en el que se aclaran conceptos que se vienen utilizando a lo largo del texto como ciclo, bicicleta, triciclo, carril bus – bici, carril reservado, senda ciclable, velocidad anormalmente reducida, vía ciclista (puede ser de varias clases: pista bici, carril bici, sugerido, formalizado, protegido o segregado, arcén bici, acera – bici), vía verde o zona avanzada de espera.

Hechas estas referencias y este escueto resumen de la normativa aplicable en la ciudad de Zaragoza, vemos como ésta es mucho más

⁶⁸ Artículo 30 de la Ordenanza de Circulación.

⁶⁹ Artículos 36 y 37 de la Ordenanza de Circulación.

⁷⁰ Artículo 38 de la Ordenanza de Circulación.

⁷¹ Artículos 39 a 43 de la Ordenanza de Circulación.

⁷² Artículos 44 y siguientes de la Ordenanza de Circulación.

⁷³ Artículos 51 y siguientes de la Ordenanza de Circulación.

completa y lo es, no por contener una normativa exhaustiva (que no es el caso) sino porque se basa en la infraestructura y la señalización.

Las alusiones a estos dos extremos son continuas y fundamentales para convertir una ciudad en un espacio ciclable donde los ciudadanos sepan a qué atenerse mientras circulan; por ello, Zaragoza está viviendo en la actualidad un gran avance en la circulación de bicicletas.

A pesar de este gran avance aún falta mucho para que el escenario planteado por esta Ordenanza sea real pues es necesario un cambio de actitud de los ciudadanos en este sentido lo que conlleva la inversión de tiempo y fondos en educación vial y formación tendente a una vida saludable, bienestar y protección del medio ambiente.

e. Salamanca.

La elección del estudio de la normativa sobre esta materia de Salamanca como ciudad pequeña no necesita explicación pues es la que a nosotros se aplica.

Debemos estar a lo dispuesto en la Ordenanza de Tráfico y Seguridad Vial del Ayuntamiento de Salamanca de 2001⁷⁴, se trata de una normativa muy escasa en relación con la circulación de bicicletas en la que queda patente que no se pensó en este tipo de vehículos al adoptarla.

Así, a la circulación de bicicletas se refiere sólo para dos supuestos concretos: la circulación por una “zona peatonal” o por una “calle residencial”.

En relación con las primeras, establece que se considera *Zona peatonal* “aquella vía o vías de la ciudad señalizadas como tales y destinadas al tránsito de los peatones y en las que la circulación de vehículos y, en su caso, el estacionamiento se podrá encontrar prohibida parcial o totalmente”

⁷⁴ Ordenanza de Tráfico y Seguridad Vial del Ayuntamiento de Salamanca. Aprobación definitiva el 7 de junio de 2001. Publicada en el BOP de Salamanca nº 125 de 29 de junio de 2001, pág. 2 (en adelante Ordenanza de Tráfico).

así como “los paseos y caminos interiores de parques y jardines, sea cual sea su pavimento”⁷⁵.

En las Zonas peatonales podrán circular las bicicletas si se autoriza la circulación de éstas y, en caso de estar autorizadas, estarán obligados los ciclistas a descender de las mismas y a conducir las de pie cuando la afluencia de peatones así lo aconseje⁷⁶.

De manera que no podemos saber por esta vía si está o no autorizada la circulación de bicicletas por las Zonas peatonales sin acudir al bando municipal correspondiente que debe ser concreto para esa zona y que no existe, como tampoco existe señalización al respecto.

También señala la Ordenanza de tráfico que “los niños menores de diez años, siempre que vayan acompañados de una persona mayor de edad, podrán circular con bicicletas, triciclos o cualquier otro artefacto impulsado por pedales por los paseos y de parques y jardines, siempre que no dificulten el tránsito de peatones ni causen molestias al resto de los usuarios”⁷⁷.

Con esta regulación, se desconoce si los niños menores de diez años pueden circular o no por el resto de zonas peatonales acompañados de sus padres.

En relación con la *Calle residencial*, se considera como tal “aquella vía o vías de la ciudad destinadas, en primer lugar, al tránsito de los peatones, y en las que la circulación de vehículos se somete” a las normas especiales⁷⁸. Estas normas, respecto a la circulación de bicicletas son dos: la velocidad máxima limitada a 20 km/h y los ciclistas gozarán de prioridad sobre el resto de los vehículos pero no sobre los peatones.

Vemos por lo tanto que se trata de una normativa escasa, incompleta y confusa que impide a los usuarios saber incluso por dónde pueden o no pueden circular y en qué condiciones pues tampoco existe señalización al respecto.

⁷⁵ Artículo 111 letra a de la Ordenanza de Tráfico.

⁷⁶ Artículo 114 apartado 2 párrafo 2 de la Ordenanza de Tráfico.

⁷⁷ Artículo 114 apartado 3 de la ordenanza de Tráfico.

⁷⁸ Artículo 111 letra b de la Ordenanza de Tráfico.

En cualquier caso, existe para nuestra ciudad un Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS)⁷⁹ que intenta fomentar una mejora en la utilización del espacio urbano así como el uso de la bicicleta, entre otros objetivos.

Un primer paso en esta dirección se dio ya en 2010 cuando se aprobó la Ordenanza Municipal del Sistema de Préstamo de Bicicletas de la Ciudad de Salamanca (“SALenBICI”)⁸⁰. En relación con este sistema de préstamo de bicicletas es muy llamativo, en referencia al tema de la responsabilidad civil en la circulación de bicicletas, que “ni el Ayuntamiento de Salamanca ni la empresa concesionaria del mantenimiento se hacen responsables de los daños que el usuario pueda sufrir o producir mientras hace uso de la bicicleta ni de los daños o perjuicios producidos por el mal uso de la misma, ni los causados a terceras personas por el usuario de éstas”⁸¹. Es decir, que el responsable civil (igual que ocurre en todos los casos de responsabilidad civil en la circulación de vehículos) es del conductor.

8 - LA RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL EN LA JURISPRUDENCIA.

Una vez estudiadas, dentro de las posibilidades que nos concede normativa que nos viene dada, las reglas relativas a la circulación de bicicletas debemos ver qué ocurre, como se encauza, la responsabilidad civil que eventualmente pueda surgir.

En la circulación de bicicletas, al igual que ocurre en el tráfico y circulación de cualesquiera otros vehículos, se producen con frecuencia accidentes o colisiones que dan lugar múltiples conflictos, muchos de los cuales terminan por encauzarse a través de un procedimiento judicial.

⁷⁹ PMUS: Plan de Movilidad Urbana Sostenible. Aprobado en 2012.

⁸⁰ Ordenanza Municipal del Sistema de Préstamo de Bicicletas de la Ciudad de Salamanca (“SALenBICI”) de 2 de diciembre de 2010. Publicada en el BOP de Salamanca nº 247 el 27 de diciembre de 2010 (en adelante Ordenanza “SALenBICI”).

⁸¹ Artículo 12 apartado 7 de la Ordenanza “SALenBICI”.

En núcleo de estos conflictos es siempre idéntico: determinar quién es el responsable civil de los daños y perjuicios que se hayan podido producir.

Nos encontramos por tanto en el ámbito de la responsabilidad civil extracontractual o aquiliana regulada en el artículo 1902 del Código Civil según el cual “el que por acción u omisión causa daño a otro, interviniendo culpa o negligencia, está obligado a reparar el daño causado”. La interpretación de este precepto ha dado lugar a millares de páginas doctrinales y jurisprudenciales. En este caso, una vez más, deben ponerse sobre la mesa (siquiera sea someramente) los tres pilares esenciales en los que se basa la responsabilidad extracontractual para después hacer referencia a algunos de los asuntos que han sido ya resueltos por nuestros tribunales.

A estos efectos es ilustrativa la Sentencia del Tribunal Supremo nº724/2008 que de forma muy concisa señala los que constituyen presupuestos fácticos de la acción de responsabilidad extracontractual contemplada en los artículos 1902 y siguientes del Código Civil al decir que “según doctrina pacífica y constante, tanto jurisprudencial como científica, la existencia de una acción u omisión culpable o negligente, la producción de un resultado lesivo o dañoso, efectivo y evaluable económicamente, y el nexo de causalidad entre dicho acto humano y en resultado dañino”.⁸²

Algo más extensamente hace esta enumeración la Audiencia Provincial de Salamanca en su Sentencia Nº289/2015 en la que puntualiza los requisitos exigidos, a su vez, para la concurrencia de estos requisitos puesto que señala que “*para que pueda prosperar la acción de reclamación de daños y perjuicios, que al amparo del artículo 1.902 del Código Civil ejercita la demandante en la demanda origen de los autos de que trae causa el presente recurso de apelación, han de concurrir los tres requisitos siguientes:*

a.-) en primer lugar, una acción u omisión negligente o culposa imputable a la persona o entidad a quien se reclama la indemnización, ejecutada por ella o por quien se deba responder de acuerdo con el artículo 1.903 del mencionado Código Civil.

b.-) en segundo término, la producción de un daño de índole material o moral, que en todo caso ha de estar debidamente acreditado en su realidad y existencia, aun cuando la determinación exacta de su cuantía pueda

⁸² Sentencia nº724/2008, de 17 de julio, de la Sala Primera del Tribunal Supremo.

dejarse para el periodo de ejecución” Cita en este sentido las SSTS de 29 de septiembre de 1.986, de 17 de septiembre de 1.987 y de 26 de julio de 1.985...

c.-) “y, finalmente, la adecuada relación de causalidad entre la acción u omisión culposa y el daño o perjuicio reclamado. La doctrina jurisprudencial establece en este tema el principio de la causación adecuada, que exige la necesidad de que los resultados dañosos puedan imputarse causalmente al agente, siendo consecuencia natural, adecuada y suficiente de la determinación de la voluntad; debiendo entenderse por consecuencia natural aquélla que propicia, entre el acto inicial y el resultado dañoso, una relación de necesidad, conforme a los conocimientos normalmente aceptados; y debiendo valorarse en cada caso concreto si el acto antecedente que se presenta como causa tiene virtualidad suficiente para que del mismo se derive, como consecuencia necesaria, el efecto lesivo producido, no siendo suficientes las simples conjeturas o la existencia de datos fácticos que, por mera coincidencia, induzcan a pensar en una posible interrelación de estos acontecimientos, sino que es precisa la existencia de una prueba determinante relativa al nexo entre la conducta del agente y la producción del daño, de tal forma que haga patente la culpabilidad que obliga a repararlo”... en este sentido se pronuncia la jurisprudencia (véanse SSTS de 11 de marzo y 17 de noviembre de 1.988 , 27 de octubre de 1.990 y 25 de febrero de 1.992).⁸³

De esta forma podemos concluir que para que pueda tener éxito cualquier acción judicial de responsabilidad extracontractual es necesario que queden plenamente acreditada la existencia de acción, daño y relación de causalidad entre los dos anteriores.

A pesar de esta aparente sencillez debemos observar que tanto en el propio texto del artículo 1902 del Código Civil como en toda la jurisprudencia se exige que la acción que conforma el primer pilar de la responsabilidad extracontractual sea una acción culposa o negligente.

Si bien, en este ámbito de la circulación y tráfico de vehículos, tenemos que tener en cuenta la evolución de la jurisprudencia que ha pasado de una consideración subjetiva de la responsabilidad aquiliana, en que el actor debía probar cumplidamente la culpa del demandado para que pudiera éste ser

⁸³ Sentencia de la Audiencia Provincial de Salamanca nº289/2015 de 9 de octubre.

declarado responsable del daño y condenado a abonar una indemnización, hasta una responsabilidad extracontractual objetivizada (no objetiva), en la que no se excluye el concepto de culpa pero se atenúa a través de la inversión de la carga de la prueba y la teoría del riesgo.

En relación con esta cuestión el Tribunal Supremo señala que “esta Sala tiene declarado que “la tendencia jurisprudencial hacia una objetivación de la culpa extracontractual mediante los mecanismos de la inversión de la carga de la prueba y de la teoría del riesgo, no excluye de manera total y absoluta el esencial elemento psicológico o culpabilístico, como inexcusable ingrediente integrador, atenuado pero no suprimido, de la responsabilidad por culpa extracontractual, de tal modo que si de la prueba practicada, con inversión o sin ella, aparece plenamente acreditado que en la producción del resultado dañoso, por muy lamentable que sea, no intervino ninguna culpa por parte del demandado o demandados, ha de excluirse la responsabilidad de los mismos”, (STS de 28 de noviembre de 1998, y en el mismo sentido STS de 8 de marzo de 1999, entre otras)”⁸⁴.

El mismo Alto Tribunal hace constar también que “si bien el artículo 1902 descansa en un principio básico culpabilista, no es permitido desconocer que la diligencia requerida comprende no sólo las prevenciones y cuidados reglamentarios, sino además todos los que la prudencia imponga para prevenir el evento dañoso, con inversión de la carga de la prueba y presunción de conducta culposa en el agente, así como la aplicación dentro de unas prudentes pautas, de la responsabilidad basada en el riesgo, aunque sin erigirla en fundamento único de la obligación de resarcir, todo lo cual permite entender que para responsabilizar una conducta, no solo ha de atenderse a esa diligencia exigible según las circunstancias personales, de tiempo y lugar, sino, además, al sector del tráfico o entorno físico y social donde se proyecta la conducta, para determinar si el agente obró con el cuidado, atención y perseverancia apropiados y con la reflexión necesaria para el perjuicio -- Sentencias de 23 de Marzo de 1984, 1 de Octubre de 1985, 2, 4 y 17 de Diciembre de 1986, 17 de Julio de 1987, 28 de Octubre de 1988 y 19 de Febrero de 1992-- (Sentencia del Tribunal Supremo de 20 de Junio de 2000). En igual sentido las Sentencias de 3 de Mayo de 1997, 30

⁸⁴ Sentencia nº486/2004, de 11 de junio, de la Sala Primera del Tribunal Supremo.

de Diciembre de 1995, 9 de Junio de 1989, 8 de Mayo de 1986 y 25 de Enero de 1985”⁸⁵.

Sobre esta base, nuestros tribunales van resolviendo los asuntos que ante ellos se presentan aplicando la referida teoría sobre responsabilidad extracontractual lógicamente conjugada con las normas relativas al tráfico y a la circulación; normas éstas últimas no concebidas para regular la circulación de bicicletas sino para la circulación de vehículos a motor (véase el título de la comúnmente llamada “ley de tráfico”: 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).

9 RESPONSABILIDAD CIVIL Y CIRCULACIÓN DE BICICLETAS DESDE EL PUNTO DE VISTA JURISPRUDENCIAL.

En este epígrafe no entraré a estudiar cómo es el tratamiento de la responsabilidad civil en la circulación de bicicletas pues, en general, es el mismo tratamiento que se dispensa a la responsabilidad civil en la circulación de cualesquiera otros vehículos.

Así centraré la cuestión en observar algunas cuestiones que se dan reiteradamente en los diferentes asuntos planteados.

Deficiente utilización de los términos “vehículo” o “conductor”

Desde el inicio de esta exposición se ha puesto de relieve que, para toda la normativa (sea internacional, española o extranjera) una bicicleta es un vehículo, aunque sea un vehículo especial, y quien maneja los mandos de un vehículo (cualquiera que éste sea) será el conductor.

Pues bien, analizando nuestra jurisprudencia (del Tribunal Supremo pero también la jurisprudencia menor) se observa como en numerosas ocasiones se produce una confusión en la utilización de estos términos pues se habla de vehículo para referirse únicamente a los vehículos a motor y de conductor

⁸⁵ Sentencia nº4426/2006, de 14 de julio, de la Sala Primera del Tribunal Supremo.

para referirse sólo a quien maneja un vehículo a motor (excluyendo, por tanto, a las bicicletas).

Baste observar la Sentencia nº365/2014 de 28 de octubre de la Audiencia Provincial de Cantabria que señala que “nos encontramos ante un vehículo y una bicicleta” con lo que utiliza los términos incorrectamente aunque luego rectifica al decir que “es evidente que quien introduce mayor riesgo en la circulación es el vehículo de motor”.

Circulación de menores.

Debemos tener en cuenta aquí que en los accidentes de circulación los conductores son mayoritariamente personas mayores o menores de edad (para el caso de motocicletas de pequeña cilindrada) a todos los cuales se les presupone cierto grado de educación vial pues han tenido que aprobar el examen pertinente para la concesión de la licencia; sin embargo, cuando hablamos de la circulación de bicicletas podemos encontrarnos con niños de cualquier edad que circulan sin la capacidad suficiente de discernimiento y, como es lógico, sin educación vial alguna generando un riesgo para otros usuarios y poniéndose a sí mismos en peligro.

En estos casos, como ocurre en general, la causación de daños y perjuicios por un menor de edad será responsabilidad de sus guardadores de hecho o de derecho, en aplicación de la “culpa in vigilando” a que hace alusión el artículo 1903 de Código Civil.

Véase la Sentencia nº 33/2000 de 1 de febrero de la Audiencia Provincial de Cáceres que señala que “es patente la concurrencia de cuantos requisitos exige el artículo 1902 del Código Civil, sin necesidad de mayores consideraciones, dada la claridad del siniestro, y siendo menor de edad el causante de los daños, corresponde a sus padres responder de los perjuicios causados, en aplicación del artículo 1903 del Código sustantivo...”.

O también Sentencia nº 223/2002 de 25 de septiembre de la Audiencia Provincial de Cuenca según la cual “hablamos aquí de un menor, que contaba seis años de edad a la fecha de producirse el siniestro, y que circulaba con una bicicleta, sin compañía de ningún adulto, por la vía pública de un casco urbano y que irrumpió en un cruce, procedente de una calle desnivelada (cuesta abajo), sin adoptar ninguna clase de precaución,

siendo para el vehículo contrario de muy escasa visibilidad el punto extremo del cruce y de tal modo que, aunque la conductora hoy demandada circulaba a muy escasa velocidad, ni siquiera pudo hacer uso del sistema de frenado (no existen huellas de este tipo en la calzada) al irrumpir el niño de forma inopinada y cuando la conductora ya se encontraba en la intersección de las calles. Por supuesto que la responsabilidad de que un niño de tan corta edad circule solo, sin ningún adulto que lo acompañe, sobre una bicicleta por un caso urbano, no es suya, del menor, (ni tampoco de la conductora demandada) y sí, en todo caso, de sus guardadores de hecho o de derecho, siendo que una elemental prudencia desaconseja la realización de una actividad arriesgada por quien no tiene suficiente discernimiento para calibrar los distintos peligros que el tráfico rodado comporta”.

O la Sentencia nº35/2008 de 23 de enero de la Audiencia Provincial de Sevilla cuando dice que “en el caso de autos, tratándose de un menor de 10 años de edad que circula de noche en bicicleta con permiso de sus padres, lo hace en la bien entendida condición de que éstos responderán de los daños que cause por el riesgo que crea, y le sean atribuibles conforme a los principios subjetivos de culpabilidad”.

Concurrencia de causas.

Estamos aquí ante lo que se ha dado en llamar “compensación de culpas” o, más depurado técnicamente, concurrencia de causas en que se producen varios hechos o causas provenientes de distintos individuos intervinientes que dan lugar al resultado dañoso efectivamente producido.

En la mayor parte de los casos lo que ocurre es que la bicicleta se ve envuelta en un accidente junto con un vehículo a motor, normalmente un turismo.

Cuando el accidente se produce entre dos vehículos a motor, no es tan frecuente que los jueces entren a valorar el porcentaje de “culpa” que tiene cada conductor pues las normas aplicables a la circulación de éstos son más claras; sin embargo, si se encuentra involucrada una bicicleta, los jueces tratan de proteger al ciclista lo máximo posible y, salvo los casos de culpa exclusiva de la víctima, encuentran formas de moderar la responsabilidad de los conductores.

Véase la Sentencia nº 768/2010 de 26 de noviembre del Tribunal Supremo que señala que “el ciclista, desde el momento en que se incorpora a la circulación, asume en parte y de forma consciente el riesgo creado por la conducción de vehículos a motor, que la Ley pone inicialmente a cargo del conductor del camión. Este riesgo finalmente se materializó mediante su atropello, estando a su alcance evitarlo, circulando el ciclista cómo y por donde lo hacía, como también puedo evitarlo el conductor del camión, de haber sido más cauteloso a la hora de descubrir la presencia del ciclista por su derecha. En un sistema de responsabilidad como el previsto en la LRCSVM, se debe limitar necesariamente la responsabilidad del conductor por la negligencia de la víctima en razón a una ausencia, sino total, sí parcial de relación causal entre su conducta y el resultado producido, con evidente reflejo en cuanto al alcance de la responsabilidad civil dimanante de aquella”; además la sentencia señala que la circulación se desarrollaba en circunstancias adversas que afectaban al ciclista pero también al conductor del camión basando la “culpa” de éste último en que “no era en modo alguno descartable que hubiera presencia en la carretera de ciclistas”.

O también la Sentencia nº 102/2016 de 14 de marzo la Audiencia Provincial de Murcia según la cual “ha de concluirse como causa eficiente de la misma (la colisión) que el Sr. Felicísimo (conductor de la motocicleta) circulaba sin adoptar las medidas de cautela aconsejadas por la prudencia a una velocidad que, aun cuando no ha quedado acreditado que sobrepasase sensiblemente el límite genérico de 50 km/h, en todo caso era excesiva en relación con las circunstancias concurrentes, y sin advertir la presencia y maniobra de desviación a la izquierda de la bicicleta que circulaba delante, si bien igualmente se aprecia una contribución causal del conductor de ésta, que por su parte se incorporó lentamente al carril por el que circulaba la motocicleta sin asegurarse de la proximidad de ésta, y se cifra en un 25 %...”.

Culpa exclusiva de la víctima.

Debe tenerse presente que, aun existiendo una tendencia general por parte de todos los operadores jurídicos de proteger a los conductores de bicicletas por ser los usuarios más vulnerables, ello no quiere decir que vayan a ser protegidos en todo caso pues, aun siendo las víctimas o lesionados más graves en un accidente, si éste se produce por “culpa

exclusiva” del ciclista, decae la responsabilidad civil del tercero interviniente.

Así lo hace la Sentencia nº 63/2016 de 3 de marzo de la Audiencia Provincial de Barcelona que señala: “ Acreditada la doble negligencia circulatoria cometida por Ismael al cruzar una vía urbana subido a una bicicleta por un paso de peatones con el semáforo en rojo (no concurre ninguno de los supuestos de preferencia de la bicicleta sobre otros vehículos previstos en el vigente artículo 25.4 de la Ley sobre tráfico y seguridad vial, texto refundido aprobado por Decreto legislativo 6/2015 , que sigue el criterio del texto refundido aprobado por Decreto legislativo 339/1990, y además el artículo 121.5 del Reglamento general de la circulación prohíbe la circulación de "toda clase de vehículos" por las aceras y demás zonas peatonales), es claro que deviene responsable *ex* artículo 1902 del Código civil del daño ocasionado al también usuario de la vía aquí demandante.”

Culpa levísima.

Incluso hay supuestos en que se minorra la responsabilidad civil del conductor del vehículo a motor con fundamento en “culpa levísima” del ciclista, e incluso en estos casos se protege al ciclista frente al conductor del vehículo a motor

En este sentido encontramos la Sentencia nº 81/2006 de 20 de febrero de la Audiencia Provincial de Valencia que resuelve un asunto en que un ciclista que no lleva los suficientes dispositivos reflectantes es atropellado por un turismo con exceso de velocidad, ocurriendo los hechos por la noche. La Sentencia señalada dice que “la existencia de culpa levísima en el citado conductor de la bicicleta, ya que no puede sostenerse que llevase suficientes medios para apercebir de su presencia” [...] “La conclusión, ante la circulación del ciclista por la vía, por la noche, por el centro del carril sin ostentar suficientes dispositivos luminosos o reflectantes es la de que implica una clara imprudencia” [...] “En consecuencia, si bien se estima por el Tribunal que no puede darse la razón al recurrente (conductor del turismo) eximiéndole de responsabilidad, sí que debe estimarse parcialmente el recurso y reducirse a un 10 %, la cuantía de la responsabilidad del demandado, en aplicación de la moderación recogida en el artículo 1103 del Código Civil”.

Se observa en este caso que califica el tribunal de culpa levísima la circulación en bicicleta por la noche sin elementos reflectantes suficientes, la pregunta es, ¿se calificaría también de culpa levísima la circulación de un turismo de noche sin luces?

Aplicación del “Baremo”.

En los casos de accidentes de circulación en que intervenga el conductor de una bicicleta (igual que para cualesquiera otros casos de accidentes de circulación) es de aplicación vinculante el Baremo, regulado en el Anexo en el Texto Refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, aprobado por el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre⁸⁶.

Así lo hace la Sentencia nº556/2006 de 28 de diciembre de la Audiencia Provincial de Islas Baleares en sus fundamentos de derecho cuarto a sexto.

Utilización del parámetro de prudencia.

En ocasiones la jurisprudencia alude al parámetro de prudencia en la circulación, es decir, al principio de circular con la precaución que exijan las circunstancias de personas, lugar y tiempo.

En este sentido podemos mencionar la Sentencia nº86/2016 de 1 de Marzo de la Audiencia Provincial de Madrid que señala que “no puede evitar el demandante quien, bien por no mantener una distancia suficiente con la bicicleta que le precede, o por no prestar la suficiente atención en ese momento, ante el brusco frenazo de la bicicleta que le precedía, no fue capaz de detener la suya de forma que pudiera evitar la caída.

Es patente que el Sr. Bernabé no acomodó su comportamiento a los necesarios parámetros de prudencia, al no adoptar todas las medidas de precaución que le eran exigibles en atención a las circunstancias concurrentes. Circulaba detrás de otra bicicleta, lo que le obligaba a

⁸⁶ El Baremo en vigor es el regulado por la Ley 35/2015, de 22 de septiembre, de reforma del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación.

extremar la atención a fin de evitar alcance entre ellos (art. 54.1 del RD 1428/2003, de 21 de noviembre del Reglamento de la Circulación), y además, la proximidad de un paso de peatones, del que el demandante fue consciente pues en su propia demanda dice que observa cómo la demandada lo atraviesa, le obligaba a extremar la atención” [...] “El demandante no acomodó su comportamiento a los parámetros de prudencia que han quedado expuestos, al no adoptar todas las medidas de precaución que le eran exigibles en atención a las circunstancias concurrentes. Y este es el ámbito en el que se ha producido el daño”.

10- CONCLUSIONES: “DE LEGE FERENDA”.

Para finalizar, expondré las conclusiones a las que llegado a través del estudio de la diversa normativa que he ido desgranando. Me dirijo en este epígrafe al legislador pues mis conclusiones las expongo “de lege ferenda”, es decir, para una futura reforma legal.

Así puedo clasificar mis conclusiones en cuatro ámbitos, a saber: 1) educación vial, 2) señalización, 3) infraestructura y planificación, 4) normativa, 5) aplicación de la normativa a vehículos asimilados y 6) seguro.

Educación vial.

Con anterioridad he apuntado la importancia de la formación en esta materia pues como sabemos puede conducir una bicicleta y circular por la vía pública una persona que carezca por completo de los conocimientos básicos de educación vial para la circulación ya sea por ser menor de la edad señalada para obtener permisos de conducir (serían necesarios 15 años para la obtención del permiso AM que autoriza a conducir ciclomotores de hasta 50 cm cúbicos) o por ser mayor de esta edad y no haber obtenido ningún tipo de licencia que autorice a conducir y circular.

Sin bien es cierto que, normalmente, en los colegios se hacen algunas referencias a la educación vial éstas son muy escuetas y se hacen desde el punto de vista del peatón, no desde el del conductor de un vehículo como es

la bicicleta; con posterioridad, sólo a través de la superación de los test oficiales necesarios para obtener las distintas licencias se obtiene, o al menos así debería ser, la formación necesaria.

Ante esta situación el legislador debería revisar y reforzar los programas formativos y educativos en esta materia para todas las escalas de edad y fomentar una circulación sostenible y saludable para todos los ciudadanos desde niños. Además esta formación debería abarcar la circulación desde la perspectiva de todos los usuarios de la vía tanto peatones como conductores de vehículos con y sin motor lo que a su vez llevaría a circular con mayor civismo y solidaridad entre todos los usuarios.

Señalización.

Al estudiar la Ordenanza de Circulación de Peatones y Ciclistas de la ciudad de Zaragoza ya se ponía de relieve la importancia de la señalización y es que, a mi modo de ver, es crucial.

Es crucial porque a pesar de la formación o educación vial que pueda tener una persona es la señalización específica de cada punto de la vía la que concreta si una conducta determinada es correcta o no en un lugar específico de la vía mientras el usuario circula.

La señalización debe ser lo más completa posible y, en lo que se refiere a la circulación de bicicletas, con más motivo pues el desconocimiento normativo es aún mayor.

Fundamentalmente tienen que señalizarse las zonas peatonales y zonas residenciales para hacer ver claramente los límites a la circulación de vehículos, la velocidad a la que en cada caso pueden circular y si la circulación está prohibida.

La falta de señalización, achacable al legislador al igual que a las autoridades locales, provoca una gran inseguridad jurídica tanto para los usuarios de la vía pública como para las autoridades encargadas de hacer cumplir las normas (fundamentalmente, la Policía Local del municipio correspondiente).

Infraestructura y planificación.

Es innegable que la consecución del objetivo pretendido referente a lograr un aumento de la circulación en bicicleta que a su vez sea más seguro, requiere de infraestructuras nuevas que faciliten la movilidad urbana pero también, y más importante aún, es necesaria la planificación para que la infraestructura existente se utilice de modo polivalente para dar cabida a la circulación de bicicletas.

Para ello el legislador estatal debe implantar una normativa que fije como principios transversales la versatilidad de la infraestructura urbana relativa al tráfico y a la circulación así como la modernización o nueva creación de aquella que sea necesaria para procurar una circulación urbana sostenible.

Igualmente debe facilitarse el aparcamiento público de bicicletas, lo que se ha dado en llamar “facilidades en el fin de trayecto”.

Normativa.

Obviamente en los apartados anteriores también se necesita una reforma de la normativa en los ámbitos de educación y urbanismo e incluso en la regulación del tráfico en lo que se refiere a la señalización; en este apartado por el contrario quiero referirme a la normativa que alude directamente al tráfico y circulación actualmente y los cambios que deben realizarse.

En primer lugar, el legislador debe procurar que el lenguaje normativo tenga en cuenta la movilidad ciclista.

Además, ya hemos visto como las normas estatales no cubren la movilidad urbana con lo que se genera una heterogeneidad normativa en el ámbito local, por ello en mi opinión es importante que se establezca al menos unos principios rectores que sean comunes a la circulación de bicicletas en todo el territorio nacional.

Estos principios mínimos deberían ser, a mi entender y siempre sujeto a mejor criterio al respecto, los siguientes:

- 1- La obligatoriedad de circular agarrando el manillar, al menos, con una mano.

2- La obligatoriedad de respetar la señalización general en todo caso, a excepción de aquellos supuestos en que se establezca de manera específica una señalización aplicable a los conductores de bicicletas.

3- Regulación de la circulación propiamente dicha:

Circulación urbana:

- Las bicicletas no podrán circular por la acera a no ser que exista un carril específico para bicicletas señalado sobre la misma, teniendo siempre preferencia los peatones.
- Las bicicletas deberán circular siempre por el carril para ellas habilitado (se carril – bici, vía ciclable o se utilice cualquier otra nomenclatura)
- Si no existiera carril por la calzada y, en lo posible, por la derecha de la misma salvo que pretenda girar a la izquierda caso en el que podrá circular por el centro o la izquierda del carril, siempre señalizándolo; si hubiera varios carriles, por el carril derecho en las mismas condiciones; si hubiera carril reservado para otros vehículos, por el carril inmediatamente contiguo a éste en las mismas condiciones.
- En las zonas peatonales podrán circular las bicicletas siempre que lo hagan a la velocidad de los peatones pero deberán descender de su vehículo y continuar su marcha empujándolo si la ocupación de la vía le impide circular a, al menos, 1 metro de los peatones. Siempre tendrán preferencia los peatones.
- En las zonas residenciales y en las zonas de velocidad limitada (a 20 ó 30 km/h), las bicicletas circularán conforme a las normas generales adecuando siempre su velocidad a tales límites. En este caso tendrán preferencia los peatones sobre los vehículos y, dentro de estos últimos, las bicicletas sobre los vehículos a motor.

Circulación interurbana:

- Los conductores deberán circular por el arcén siempre que éste reúna las condiciones necesarias para ello.

- Si no existe arcén, circularán por la calzada por la parte derecha del carril ocupando el menor espacio posible del mismo.

Aplicación de la normativa a vehículos asimilados.

Todas las conclusiones anteriores no sólo deben ser tenidas en cuenta a la hora de regular la circulación de bicicletas sino que deben hacerse extensibles a otros vehículos que podemos considerar aquí como “asimilados a las bicicletas” como patines, monopatines, bicicletas eléctricas, plataformas eléctricas y “segways”. Esta enumeración no pretende ser, ni con mucho, taxativa sino que podría (ahora o en el futuro) ser vehículo asimilado a la bicicleta todo aquél que tenga el movimiento del cuerpo humano como fuerza motriz o alcance una velocidad no excesivamente superior a la que puede desplazarse un peatón medio o tenga una lenta maniobrabilidad... es decir, cualquier vehículo que pueda considerarse vulnerable en la circulación.

Pues bien, todos estos vehículos, deben tener una regulación específica que coordine los intereses de los conductores de los mismos con los demás usuarios de la vía y, a mi modo de ver, la normativa que debería aplicárseles es la relativa a la circulación de bicicletas por tener éstas y los vehículos descritos características similares.

Seguro.

Finalmente, he de poner de relieve que aunque en momento actual no se exige un seguro obligatorio para circular en bicicleta, es sería una cuestión a modificar en próximas reformas legales pues aunque en ocasiones se incluye la responsabilidad civil derivada de la circulación de bicicletas en el seguro del hogar, como es lógico, no es suficiente.

Se ha venido poniendo de relieve que es generalizada la utilización de bicicleta como medio de transporte lo que nos lleva a preguntarnos: en caso de colisión siendo responsable el conductor de una bicicleta, ¿quién responde de las consecuencias dañosas del accidente?

Si se tratara de un vehículo a motor la respuesta sería clara pues es obligatorio disponer de seguro, sin embargo, tratándose de una bicicleta la solución es totalmente contraria pues totalmente contraria: respondería únicamente el conductor pero ¿será solvente? Y qué ocurriría si aunque en principio es solvente pero la indemnización que tiene que abonar a la víctima o a los perjudicados resulta ser sumamente elevada? La respuesta es evidente: si no establece un seguro obligatorio para la circulación de bicicletas todos los implicados en un posible accidente salen perdiendo.

A mi modo de ver, en la situación actual a lo único que puede aspirarse a corto plazo es a que los usuarios de las vías públicas sepan a qué atenerse en referencia a la circulación de bicicletas. La manera más fácil será reformar la legislación para introducir de manera conjunta, coordinada y clara las reglas que se acaban de exponer para que al menos estas directrices básicas fueran aplicables a todo el territorio nacional.

11- “PROPUESTA DE TEXTO REFUNDIDO SOBRE LA CIRCULACIÓN DE BICICLETAS”.

Si tenemos en cuenta todo lo expuesto hasta este momento se pone de relieve una situación sumamente difusa: la dispersión normativa, la vaguedad en los conceptos legales, las lagunas legales, la aplicación de normativa prevista para otro tipo de circulación, etc.

Ante esta situación tan compleja sería útil, desde mi punto de vista, tener una visión global de todos los preceptos que, en la actualidad, se refieren de manera concreta a la circulación de estos vehículos sin motor. Para lograr este objetivo he emprendido la tarea de aunar las normas relativas a esta materia realizando, muy humildemente, una “Propuesta de Texto Refundido sobre la Circulación de Bicicletas” que expondré en el epígrafe siguiente.

ÍNDICE.

PRIMERO:	DEFINICIONES
SEGUNDO:	NORMATIVA DE APLICACIÓN SUBSIDIARIA.
TERCERO:	INNECESARIA LICENCIA.
CUARTO:	ANTES DE CIRCULAR.
Uno.	Equipamiento necesario para circular.
Dos.	Asiento para niños.
Tres.	Remolque o semirremolque.
Cuatro.	Casco.
Cinco.	Conducción bajo los efectos del alcohol y las drogas.
QUINTO:	CIRCULACIÓN DE BICICLETAS.
Uno.	Regla general.
Dos.	Conducción por el arcén.
Tres.	Circulación por autovías y autopistas.
Cuatro.	Prohibición de utilización de los carriles para vehículos con alta ocupación.
Cinco.	Prohibición de circulación de bicicletas por zonas peatonales.
Seis.	Consideración del ciclista como peatón.
Siete.	Parada y estacionamiento.
Ocho.	Retirada de bicicletas.
Nueve.	No inmovilización de bicicleta por no usar casco.
Diez.	Velocidades máximas y mínimas en la circulación de bicicletas.
Once.	Distancias exigible.
Doce.	Preferencias de paso.
Trece.	Giros y cambios de carril.

Catorce.

Adelantamientos:

- **Adelantamiento a bicicletas.**
- **Adelantamiento efectuado por una bicicleta.**

SEXTO: SEÑALIZACIÓN.

SÉPTIMO: RESPONSABILIDAD POR INFRACCIÓN DE LAS OBLIGACIONES RELACIONADAS EN ESTE TEXTO.

OCTAVO: SEGURO NO OBLIGATORIO.

TEXTO.

PRIMERO: DEFINICIONES.

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.

Bicicleta: ciclo de dos ruedas.⁸⁷

Las bicicletas dejan de considerarse juguetes cuando la altura máxima del sillín es superior a 435 mm, **medida** como la distancia vertical entre el suelo y el punto más alto de la superficie del sillín, con el sillín colocado en posición horizontal y la tija en la marca inferior.⁸⁸

⁸⁷ Artículo 1 del RD 339/2014 sobre requisitos de comercialización de bicicletas.

⁸⁸ Anexo I del Real Decreto 1205/2011, de 26 de agosto, sobre la seguridad de los juguetes.

SEGUNDO: NORMATIVA DE APLICACIÓN SUBSIDIARIA.

En todo lo no previsto en este Texto se estará a lo dispuesto en la normativa general reguladora de la circulación y tráfico de vehículos.

Especialmente, el conductor está obligado a estar en todo momento en condiciones de controlar su vehículo. Al aproximarse a otros usuarios de la vía, debe adoptar las precauciones necesarias para su seguridad, especialmente cuando se trate de niños, ancianos, personas ciegas o en general personas con discapacidad o con problemas de movilidad.⁸⁹

Además el conductor de un vehículo está obligado a 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. A estos efectos, deberá cuidar especialmente de mantener la posición adecuada y que la mantengan el resto de los pasajeros, y la adecuada colocación de los objetos o animales transportados para que no haya interferencia entre el conductor y cualquiera de ellos.⁹⁰

TERCERO: INNECESARIA LICENCIA.⁹¹

La conducción de ciclos y bicicletas no exigirá haber obtenido previamente permiso o licencia de conducción.

El conductor de una bicicleta, aunque sea sancionado en firme en vía administrativa por la comisión de alguna de las infracciones previstas en la normativa general aplicable, no perderá puntos del permiso o licencia que, en su caso, hubiera obtenido para la conducción de otro tipo de vehículo.

⁸⁹ Artículo 13 de la Ley de Tráfico.

⁹⁰ Artículo 18 del Reglamento General de Circulación.

⁹¹ Artículo 61.1 y Anexo II de la Ley Tráfico y artículo 22.3 del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos (en adelante Reglamento General de Vehículos).

CUARTO: ANTES DE CIRCULAR.

Uno. Equipamiento necesario para circular.⁹²

Las bicicletas, 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.

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.

Se entiende por catadióptrico (o retrocatadióptrico): dispositivo utilizado para indicar la presencia del vehículo mediante la reflexión de la luz procedente de una fuente luminosa independiente de dicho vehículo, hallándose el observador cerca de la fuente.

Dos. Asientos para niños.⁹³

Las bicicletas que, por construcción, no puedan ser ocupadas 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.

Tres. Remolque o semirremolque.⁹⁴

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

1. Que la circulación sea de día y en condiciones que no disminuyan la visibilidad.

⁹² Artículo 22 y Anexo X del Reglamento General de Vehículos.

⁹³ Artículo 12.1 del Reglamento General de Circulación.

⁹⁴ Artículo 12.2 del Reglamento General de Circulación.

2. Que la velocidad a que se circule en estas condiciones quede reducida en un 10 % respecto a las velocidades genéricas que para estos vehículos se establecen.

3. Que en ningún caso transporten personas en el vehículo remolcado.

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

Cuatro. Casco.⁹⁵

El conductor 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 deberán acreditarse, o en condiciones extremas de calor.

Si el conductor de bicicletas es menor de dieciséis años será obligatorio en uso de caso de protección cuando circule tanto en vías urbanas como interurbanas.

Cinco. Conducción bajo los efectos del alcohol y las drogas.⁹⁶

Los conductores de bicicletas, igual que los conductores de cualesquiera otros vehículos, no podrán circular 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 o con presencia de drogas en el organismo; tienen además la obligación de someterse a las pruebas para la detección de las posibles intoxicaciones por alcohol.

QUINTO: CIRCULACIÓN DE BICICLETAS.

Uno. Regla general.

⁹⁵ Artículo 47 de la Ley de Tráfico y artículo 118 del Reglamento General de Circulación.

⁹⁶ Artículo 14 de la Ley de Tráfico y artículos 20, 21 y 27 del Reglamento General de Circulación.

Las bicicletas son vehículos cuya conducción está sometida a las normas de tráfico y circulación previstas con carácter general teniendo que respetar los ciclistas todas aquellas que les sean aplicables atendiendo a su especial naturaleza además de aquellas otras que sean específicas contenidas en este texto.

Particularmente, como norma general y muy especialmente en las curvas y cambios de rasante de reducida visibilidad, el vehículo circulará en todas las vías por la derecha y lo más cerca posible del borde de la calzada, manteniendo la separación lateral suficiente para realizar el cruce con seguridad.⁹⁷

Dos. Circulación por el arcén.⁹⁸

El conductor de bicicleta, en el caso de que no exista vía o parte de la misma que le 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.

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.

Las bicicletas podrán circular en columna de a dos, orillándose todo lo posible al extremo derecho de la vía y colocándose en hilera en tramos sin visibilidad, y cuando formen aglomeraciones de tráfico.

Tres. Circulación por autovías y autopistas.⁹⁹

Se prohíbe circular por autopistas y autovías con bicicletas.

No obstante, los conductores de bicicletas mayores de 14 años podrán circular por las autovías, salvo que por razones justificadas de seguridad vial se prohíba mediante la señalización correspondiente. Dicha prohibición se complementará con un panel que informe del itinerario alternativo.

⁹⁷ Artículo 15 de la Ley de Tráfico.

⁹⁸ Artículo 17 de la Ley de Tráfico y artículo 36 del Reglamento General de Circulación.

⁹⁹ Artículo 20 de la Ley de Tráfico y artículo 38 del Reglamento General de Circulación.

En el caso de poder circular por autovías solo pueden hacerlo por el arcén, sin invadir la calzada en ningún caso.

Cuatro. Prohibición de utilización de los carriles para vehículos con alta ocupación (VAO).¹⁰⁰

La utilización del carril habilitado para VAO queda limitada a motocicletas, turismos y vehículos mixtos adaptables, y está prohibida, por tanto, al resto de los vehículos y conjuntos de vehículos, incluidas las bicicletas.

Cinco. Prohibición de circulación de bicicletas por zonas peatonales.¹⁰¹

Se prohíbe la circulación de bicicletas por las aceras y demás zonas peatonales.

Seis. Consideración del ciclista como peatón.¹⁰²

Se considera peatón al que empuje o arrastre un vehículo de reducidas dimensiones que no sea de motor, como una bicicleta, y por ello podrá circular por zonas peatonales.

Pudiendo también, siempre que adopte las debidas precauciones, circular por el arcén o, si éste no existe o no es transitable, por la calzada, si su circulación por la zona peatonal o por el arcén pudiera constituir un estorbo considerable para los demás peatones.

Además, los que empujen o arrastren una bicicleta, ya sea en poblado o fuera de él, deberán circular siempre por su derecha y habrán de obedecer las señales dirigidas a los conductores de vehículos: las de los agentes y semáforos, siempre; las demás, en cuanto le sean aplicables.¹⁰³

Siete. Parada y estacionamiento.¹⁰⁴

La parada y el estacionamiento de bicicletas están sujetos a las normas generales aplicables a todos los vehículos.

¹⁰⁰ Artículo 35 del Reglamento General de Circulación.

¹⁰¹ Artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación.

¹⁰² Artículo 121.2 del Reglamento General de Circulación.

¹⁰³ Artículo 122 del Reglamento General de Circulación.

¹⁰⁴ Artículos 39 y 40 de la Ley de Tráfico.

No obstante, los municipios, a través de ordenanza municipal, podrán regular la parada y el estacionamiento de los vehículos de dos ruedas sobre las aceras y paseos siempre que no se perjudique ni se entorpezca el tránsito de los peatones por ellas, atendiendo a las necesidades de aquellos que puedan llevar algún objeto voluminoso y, especialmente, las de aquellas personas que tengan alguna discapacidad.

Ocho. Retirada de bicicletas.¹⁰⁵

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

Nueve. No inmovilización de la bicicleta por no usar casco.¹⁰⁶

Los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico no podrán inmovilizar la bicicleta cuando el conductor o el pasajero no hagan uso del casco o de los dispositivos de retención infantil, aun en los casos en que fuera obligatoria su utilización.

Diez. Velocidades máximas y mínimas en la circulación de bicicletas.¹⁰⁷

La velocidad máxima que no deberá ser rebasada en la circulación de bicicletas fuera de poblado es de 45 kilómetros por hora. No obstante, los conductores de bicicletas podrán superar dicha velocidad máxima en aquellos tramos en los que las circunstancias de la vía permitan desarrollar una velocidad superior.

En relación con la velocidad mínima, no se deberá entorpecer la marcha normal de otro vehículo circulando sin causa justificada a velocidad anormalmente reducida. A estos efectos, se prohíbe la circulación a una velocidad inferior a la mitad de la genérica señalada, aunque no circulen otros vehículos. Sin embargo, los conductores de bicicletas podrán circular por debajo de los límites mínimos de velocidad.

¹⁰⁵ Artículo 7 de la Ley de Tráfico.

¹⁰⁶ Artículo 104 de la Ley de Tráfico.

¹⁰⁷ Artículo 21 de la Ley de Tráfico y artículos 48 y 49 del Reglamento General de Circulación.

Once. Distancia exigible.¹⁰⁸

Todo conductor de un vehículo que circule detrás de otro deberá 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 permitirá a los conductores de bicicletas circular en grupo sin mantener tal separación, extremando en esta ocasión la atención, a fin de evitar alcances entre ellos.

Además, la separación que debe guardar todo conductor de vehículo que circule detrás de otro sin señalar su propósito de adelantamiento deberá ser tal que permita al que a su vez le siga adelantarlo con seguridad, excepto si se trata de ciclistas que circulan en grupo.

Doce. Preferencias de paso.¹⁰⁹

Como regla general, y siempre que sus trayectorias se corten, los conductores tienen prioridad de paso para sus vehículos en la calzada y en el arcén, respecto de los peatones y animales, salvo en los casos enumerados en la normativa de aplicación general, en que deberán dejarlos pasar, llegando a detenerse si fuera necesario.

Los conductores de bicicletas tienen prioridad de paso respecto a los vehículos de motor:

1. Cuando circule por un carril-bici, paso para ciclistas o arcén debidamente autorizado para uso exclusivo de conductores de bicicletas.
2. Cuando para entrar en otra vía el vehículo gire a derecha o izquierda, en los supuestos permitidos, existiendo un ciclista en sus proximidades.
3. Cuando los conductores de bicicleta circulen en grupo, serán considerados como una única unidad móvil a los efectos de la

¹⁰⁸ Artículo 22 de la Ley Tráfico y artículo 54 del Reglamento General de Circulación.

¹⁰⁹ Artículo 25 de la Ley de Tráfico y artículos 59 y 64 del Reglamento General de Circulación.

preferencia de paso, y serán aplicables las normas generales sobre preferencia de paso entre vehículos. Así, tendrán prioridad cuando el primero de los ciclistas del grupo haya iniciado ya el cruce o haya entrado en una glorieta.

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

Aun cuando goce de prioridad de paso, ningún conductor deberá penetrar con su vehículo en una intersección o en un paso para peatones o para ciclistas si la situación de la circulación es tal que, previsiblemente, pueda quedar detenido de forma que impida u obstruya la circulación transversal.

Trece. Giros y cambios de carril.¹¹⁰

En vías interurbanas, las bicicletas, si no existe un carril especialmente acondicionado para el giro a la izquierda, deberán situarse a la derecha, fuera de la calzada siempre que sea posible, e iniciarlo desde ese lugar. En todo lo demás se estará a la normativa aplicable con carácter general.

Catorce. Adelantamientos.¹¹¹

- Adelantamiento a bicicletas.

Cuando se adelante fuera de poblado a una bicicleta o conjunto de ellas, se deberá realizar la maniobra ocupando parte o la totalidad del carril contiguo o contrario de la calzada, siempre y cuando existan las condiciones precisas para realizar el adelantamiento; en todo caso, la separación lateral no será inferior a 1,50 metros. Queda expresamente prohibido adelantar poniendo en peligro o entorpeciendo a ciclistas que circulen en sentido contrario, incluso si esos ciclistas circulan por el arcén.

Cuando el adelantamiento tenga lugar en poblado, el conductor del vehículo que ha de adelantar dejará un margen lateral de seguridad proporcional a la velocidad y a la anchura y características de la calzada.

¹¹⁰ Artículo 30 de la Ley de Tráfico y artículo 76 del Reglamento General de Circulación.

¹¹¹ Artículos 33.4, 35, 37 y 38 de la Ley de Tráfico y artículo 85 del Reglamento General de Circulación.

Está prohibido adelantar en las intersecciones y en sus proximidades, salvo cuando el adelantamiento se realice a vehículos de dos ruedas.

Cuando el conductor de una bicicleta circule por un tramo de vía en que esté prohibido el adelantamiento, ocupando en todo o en parte la calzada en el carril del sentido de la marcha, y por la velocidad a que circula pueda ser adelantado sin riesgo para él ni para la circulación en general, puede ser rebasado aunque para ello haya que ocupar parte del carril izquierdo de la calzada. En todo caso, hay que cerciorarse previamente de que la maniobra se puede realizar sin peligro.

- Adelantamiento realizado por una bicicleta.

El conductor de una bicicleta que pretenda adelantar fuera de poblado a otro cualquiera lo hará de forma que entre aquél y las partes más salientes del vehículo que adelanta quede un espacio no inferior a 1,50 metros.

No se considera adelantamiento, a efecto de estas normas, los realizados entre ciclistas que circulen en grupo.

SEXTO: SEÑALIZACIÓN.¹¹²

Semáforos reservados a determinados vehículos. Cuando las luces de los semáforos presentan la silueta iluminada de un ciclo, sus indicaciones se refieren exclusivamente a ciclos y Ciclomotores.

P-22. Ciclista. Peligro por la proximidad de un paso para ciclista o de un lugar donde frecuentemente los **ciclistas** salen a la vía o la cruzan.

R-114. Entrada prohibida a ciclos. Prohibición de acceso a ciclos.

R-407 a. Vía reservada para ciclos o vía ciclista. Obligación para los conductores de ciclos de circular por la vía a cuya entrada esté situada y prohibición a los demás usuarios de la vía de utilizarla.

R-505. Fin de vía reservada para ciclos . Señala el lugar desde donde deja de ser aplicable una anterior señal de vía reservada para ciclos.

¹¹² Artículos 148, 149, 152, 154, 155,156, 159, 160, 161, 168,170 del Reglamento General de Circulación.

S-33. Senda ciclable. Indica la existencia de una vía para peatones y ciclos, segregada del tráfico motorizado, y que discurre por espacios abiertos, parques, jardines o bosques.

S-64. Carril bici o vía ciclista adosada a la calzada. Indica que el carril sobre el que está situada la señal de vía ciclista sólo puede ser utilizado por ciclos. Las flechas indicarán el número de carriles de la calzada, así como su sentido de la circulación.

S-322. Señal de destino hacia una vía ciclista o senda ciclable. Indica la existencia en la dirección apuntada por la flecha de una vía ciclista o senda ciclable. Las cifras escritas dentro de la señal indican la distancia en kilómetros.

Marca de paso para ciclistas. Una marca consistente en dos líneas transversales discontinuas y paralelas sobre la calzada indica un paso para ciclistas, donde éstos tienen preferencia.

Inscripción de carril o zona reservada. Indica que un carril o zona de la vía están reservados, temporal o permanentemente, para la circulación, parada o estacionamiento de determinados vehículos tales como autobuses (bus), taxis y ciclos.

Marca de vía ciclista. Indica una vía ciclista o senda ciclable.

SÉPTIMO: RESPONSABILIDAD POR INFRACCIÓN DE LAS OBLIGACIONES QUE NACEN DE ESTE TEXTO.¹¹³

La responsabilidad por las infracciones a lo dispuesto en esta ley recaerá directamente en el autor del hecho en que consista la infracción. No obstante:

- a) El conductor de bicicletas será responsable por la no utilización del casco en su propia persona y también en la del pasajero, así como por transportar pasajeros que no cuenten con la edad mínima exigida.

¹¹³ Artículo 82 de la Ley de Tráfico.

b) Cuando la autoría de los hechos cometidos corresponda a un menor de dieciocho años, responderán solidariamente con él de la multa impuesta sus padres, tutores, acogedores y guardadores legales o de hecho, por este orden, en razón al incumplimiento de la obligación impuesta a éstos que conlleva un deber de prevenir la infracción administrativa que se impute a los menores.

OCTAVO: SEGURO NO OBLIGATORIO.

Los propietarios de bicicletas, a diferencia de los propietarios de vehículos a motor, no están sujetos a la obligación de suscribir un contrato de seguro que cubra, hasta la cuantía de los límites del aseguramiento obligatorio, la responsabilidad civil.¹¹⁴

¹¹⁴ Artículo 75 Ley 50/1980 de 8 de octubre, de Contrato de Seguro en relación con el artículo 2 Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor.

BIBLIOGRAFÍA.

- Eco – Counter 2015 Worldwide Cycling Index.
- Barómetro de la Bicicleta en España de septiembre de 2015 elaborado por GESOP por encargo de la Red de Ciudades por la Bicicleta.
- “Moving cycling forward”. A coordinated approach to cycling for local and regional authorities in the EU. EPRS | European Parliamentary Research Service. Author: Marketa Pape. Members' Research Service. May 2016 — PE 582.033