

Disposició final tercera. *Entrada en vigor.*

Aquesta Llei entra en vigor l'endemà de la seva publicació en el «Butlletí Oficial de l'Estat».

Per tant,

Mano a tots els espanyols, particulars i autoritats, que compleixin aquesta Llei i que la facin complir.

Madrid, 25 de novembre de 1999.

JUAN CARLOS R.

El president del Govern,
JOSÉ MARÍA AZNAR LÓPEZ

22671 LLEI 43/1999, de 25 de novembre, sobre adaptació de les normes de circulació a la pràctica del ciclisme. («BOE» 283, de 26-11-1999.)

JUAN CARLOS I

REI D'ESPANYA

A tots els qui vegeu i entengueu aquesta Llei.

Sapigueu: Que les Corts Generals han aprovat la Llei següent i jo la sanciono.

EXPOSICIÓ DE MOTIUS

En l'actualitat es reconeix que la bicicleta és un eficaç mitjà de transport que representa una alternativa quotidiana viable per a moltes persones. Tanmateix, l'ús de la bicicleta actualment està limitat i estrictament condicionat pel gran mitjà de transport dels nostres temps: l'automòbil de motor. La utilització massiva i generalitzada d'aquests vehicles, i l'adequació predominant de les infraestructures viàries i de la normativa circulatòria a aquesta mena de vehicles, restringeixen, tant des d'un punt de vista merament físic com des d'una perspectiva juridicoformal, l'àmbit d'utilització sense risc i les possibilitats de gaudi de la bicicleta. Arribar a una situació equilibrada i a una utilització òptima dels diversos mitjans de transport imposa la recerca de solucions de combinació entre els mitjans, amb fórmules que es refereixin tant a l'ordenació de l'espai físic, principalment la construcció de pistes ciclables, com a la reglamentació viària afavoridora de l'ús de la bicicleta.

La primera tasca, que aquí no escau detallar, l'estan desenvolupant les diverses administracions públiques.

La segona tasca, l'adaptació normativa, és l'objecte d'aquesta activitat. Té un precedent il·lustre: els treballs de la ponència creada el 13 de desembre de 1994, al si de la Comissió d'Educació i Cultura del Congrés dels Diputats, «encarregada d'abordar l'estudi i el seguiment dels accidents de trànsit que hi ha hagut a la carretera per la pràctica del ciclisme, les causes i les recomanacions per prevenir-los, i fer-la extensiva a altres elements dèbils del trànsit».

Aquesta ponència va fer una anàlisi molt valuosa de la matèria objecte del seu mandat, i va examinar amb detall, entre altres qüestions, els problemes que planteja per a la pràctica del ciclisme la situació actual del trànsit a Espanya. Va acabar formulant diverses recomanacions als poders públics, destinades a orientar-los en la presa de decisions en aquell àmbit.

Aquests treballs són una conseqüència lògica dels que s'han esmentat abans. Una vegada fet el diagnòstic dels problemes, es tracta d'articular les disposicions normatives en matèria de trànsit que contribueixin a millorar la inserció dels ciclistes en la circulació viària, a facilitar els seus desplaçaments i a protegir-los dels riscos a què estan exposats.

Per assolir els objectius esmentats, aquesta Llei conté diverses modificacions del text articulat de la Llei sobre

trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària, aprovat pel Reial decret legislatiu 339/1990, de 2 de març.

Aquestes modificacions principals es refereixen als punts següents:

1. La utilització dels vorals pels ciclistes i la circulació dels ciclistes en determinats supòsits, com ara els carrils bici, les vies d'ús preferent per a ciclistes, etc.
2. L'extensió a les autopistes de la prohibició, actualment vigent a les autopistes, que els ciclistes utilitzin, llevat de les excepcions previstes per reglament.
3. L'obligació imposada als conductors de vehicles de motor d'extremar les precaucions, moderar la velocitat i, en determinats casos, de cedir la preferència de pas, quan s'aproximin als llocs o les vies on hi hagi o on circulin ciclistes o quan hi duguin a terme maniobres, per exemple, de canvi de direcció que puguin afectar els ciclistes.
4. La imposició als ciclistes de determinades obligacions per reforçar la seva visibilitat (portar elements o peces de roba reflectores) o incrementar la seva seguretat (utilització del casc per les vies interurbanes).
5. El reforç respecte als ciclistes de la prohibició de circular amb taxes superiors a les establertes per reglament de begudes alcohòliques, estupefaents, psicòtrops, estimulants o altres substàncies anàlogues.

Article primer.

L'apartat 2 de l'article de l'article 15 del Reial decret legislatiu 339/1990, de 2 de març, pel qual s'aprova el text articulat de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària, queda redactat en els termes següents:

«Es prohibeix que els vehicles esmentats a l'apartat anterior circulin en posició paral·lela, llevat de les bicicletes i els ciclomotors de dues rodes, en els casos i de la manera que es permeti per reglament, ateses les circumstàncies de la via o la perillositat del trànsit.»

Article segon.

L'article 18 del Reial decret legislatiu 339/1990, de 2 de març, pel qual s'aprova el text articulat de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària, queda redactat en els termes següents:

«Article 18. *Circulació en autopistes i autopistes.*

1. Es prohibeix circular per autopistes i autopistes amb vehicles de tracció animal, bicicletes, ciclomotors i cotxes de minusvàlid, llevat dels casos excepcionals que els conductors han de justificar proveint-se d'una autorització especial.

No obstant el que disposa el paràgraf anterior, es pot autoritzar la circulació per les autopistes que no disposin d'una via alternativa per fer el desplaçament.

2. Per reglament es poden establir altres limitacions de circulació, temporals o permanents, en les altres vies objecte d'aquesta Llei, quan així ho exigeixin les condicions de seguretat o fluïdesa de la circulació.»

Article tercer.

L'apartat 1 de l'article 23 del Reial decret legislatiu 339/1990, de 2 de març, pel qual s'aprova el text articulat de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària, queda redactat en els termes següents:

«Els conductors tenen prioritat de pas per als seus vehicles respecte dels vianants i els conductors de bicicletes excepte en els casos següents:

- a) En els passos per a vianants degudament senyalitzats, els carrils bici o pas per a ciclistes.
- b) Quan hagin de girar amb els seus vehicles per entrar en una altra via i hi hagi vianants que la travessen, encara que no hi hagi pas per als vianants.
- c) Quan el vehicle travessi un voral pel qual estiguin circulant vianants que no disposin de zona per a vianants.
- d) Quan per entrar en una altra via un vehicle giri a la dreta o a l'esquerra, en els casos permesos, i hi hagi un ciclista a prop, o bé a la mateixa calçada, o bé al carril bici o al voral dret».

Article quart.

S'afegeix un nou apartat a l'article 42 del Reial decret legislatiu 339/1990, de 2 de març, pel qual s'aprova el text articulat de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària, que queda redactat en els termes següents:

«3. Les bicicletes, a més, han d'estar dotades dels elements reflectors degudament homologats que es determinin per reglament. Quan sigui obligatori l'ús de l'enllumenat, els conductors de bicicletes a més han de portar posada alguna peça de roba reflectora si circulen per una via interurbana.»

Article cinquè.

S'afegeix un nou paràgraf a l'apartat 1 de l'article 47 del Reial decret legislatiu 339/1990, de 2 de març, pel qual s'aprova el text articulat de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària, que queda redactat en els termes següents:

«Els conductors i, si s'escau, els ocupants de bicicletes estan obligats a utilitzar el casc de protecció en les vies interurbanes amb les condicions que s'estableixin per reglament.»

Article sisè.

1. L'article 12.1 del Reial decret legislatiu 339/1990, de 2 de març, pel qual s'aprova el text articulat de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària queda redactat en els termes següents:

«No pot circular per les vies objecte d'aquesta Llei el conductor de vehicles o bicicletes amb unes taxes superiors a les que s'estableixin per reglament de begudes alcohòliques, estupefaents, psicòtrops, estimulants i altres substàncies anàlogues.»

2. El primer paràgraf de l'apartat 2 de l'article 12 del Reial decret legislatiu 339/1990, de 2 de març, pel qual s'aprova el text articulat de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària, queda redactat en els termes següents:

«Tots els conductors de vehicles i bicicletes estan obligats a sotmetre's a les proves que s'estableixin per a la detecció de les possibles intoxicacions per alcohol. També hi estan obligats els altres usuaris de la via quan estiguin implicats en algun accident de circulació.»

3. L'article 65.5.2b) del Reial decret legislatiu 339/1990, de 2 de març, pel qual s'aprova el text articulat de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària, queda redactat en els termes següents:

«Incomplir l'obligació de tots els conductors de vehicles i bicicletes de sotmetre's a les proves que s'estableixin per a la detecció de possibles intoxicacions d'alcohol, estupefaents, psicòtrops, estimulants i altres substàncies anàlogues, i la dels altres usuaris de la via quan estiguin implicats en algun accident de circulació.»

Article setè.

L'apartat 7 de l'annex del Reial decret legislatiu 339/1990, de 2 de març, pel qual s'aprova el text articulat de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària, queda redactat en els termes següents:

«7. Ciclomotor: tenen la condició de ciclomotors els vehicles que es defineixen a continuació:

- a) Vehicle de dues rodes, proveït d'un motor d'una cilindrada no superior a 50 cm³, si és de combustió interna, i amb una velocitat màxima per construcció no superior a 45 km/h.
- b) Vehicle de tres rodes, proveït d'un motor d'una cilindrada no superior a 50 cm³, si és de combustió interna, i amb una velocitat màxima per construcció no superior a 45 km/h.
- c) Vehicles de quatre rodes amb una massa en buit inferior a 350 kg, exclosa la massa de les bateries en el cas de vehicles elèctrics, que tinguin una velocitat màxima per construcció que no sigui superior a 45 km/h i amb un motor de cilindrada igual o inferior a 50 cm³ per als motors d'explosió, o amb una potència màxima neta igual o inferior a 4 kW, per als altres tipus de motors.»

Disposició final única.

1. El Govern, en el termini de tres mesos des de la publicació d'aquesta Llei en el «Butlletí Oficial de l'Estat», ha d'adaptar el Reglament general de circulació, aprovat mitjançant el Reial decret 13/1992, de 17 de gener, al que preveu aquesta Llei, per tal d'incrementar la seguretat de la circulació dels ciclistes per les vies públiques. En particular, el Govern ha de regular les obligacions que han de complir els conductors de vehicles de motor pel que fa a les regles de moderació de la velocitat i els canvis de direcció, com també el transport de menors en bicicleta i determinar les condicions de seguretat en què s'ha de fer aquest transport.

2. El Govern ha de dictar les disposicions reglamentàries necessàries per a l'aplicació de les normes que estableix aquesta Llei en les vies de caràcter fronterer.

Per tant,

Mano a tots els espanyols, particulars i autoritats, que compleixin aquesta Llei i que la facin complir.

Madrid, 25 de novembre de 1999.

JUAN CARLOS R.

El president del Govern,

JOSÉ MARÍA AZNAR LÓPEZ