

**Disposición transitoria novena. Régimen transitorio de plantillas.**

El Real Decreto 1253/1999, de 16 de julio, por el que se determina la plantilla del Cuerpo de la Guardia Civil, continuará en vigor en tanto se desarrolle el modelo de plantillas quinquenales previsto en esta Ley.

**Disposición transitoria décima. Personal del Cuerpo de Mutilados de Guerra por la Patria procedente de la Guardia Civil.**

El personal procedente de la Guardia Civil incluido en la disposición final sexta de la Ley 17/1989, de 19 de julio, reguladora del Régimen del Personal Militar Profesional, tendrá los derechos reconocidos en la disposición transitoria decimoquinta de la Ley 17/1999, de 18 de mayo, de Régimen del Personal de las Fuerzas Armadas, y quien lo solicite mantendrá una especial vinculación con el Instituto de la Guardia Civil, de acuerdo con lo determinado en el artículo 90 de esta Ley.

**Disposición derogatoria única. Derogación normativa.**

1. Quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo dispuesto en la presente Ley y en especial:

a) Ley 17/1989, de 19 de julio, reguladora del Régimen del Personal Militar Profesional, en su aplicación al Cuerpo de la Guardia Civil.

b) Ley 28/1994, de 18 de octubre, por la que se completa el régimen del personal del Cuerpo de la Guardia Civil.

c) Artículo 58 de la Ley 66/1997, de 30 de diciembre, de Medidas fiscales, administrativas y del orden social.

2. Las referencias a las disposiciones que se derogan contenidas en normas vigentes deberán entenderse efectuadas a las de esta Ley que regulan la misma materia que aquéllas.

Las derogaciones incluidas en esta disposición se producirán sin perjuicio del régimen transitorio establecido en la presente Ley.

**Disposición final primera. Título habilitante.**

La presente Ley se dicta al amparo de lo previsto en el artículo 149.1.29.<sup>a</sup> de la Constitución.

**Disposición final segunda. Desarrollo reglamentario.**

Se autoriza al Gobierno para dictar cuantas disposiciones sean necesarias para el desarrollo y ejecución de la presente Ley.

**Disposición final tercera. Entrada en vigor.**

La presente Ley entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Por tanto,  
Mando a todos los españoles, particulares y autoridades, que guarden y hagan guardar esta Ley.

Madrid, 25 de noviembre de 1999.

JUAN CARLOS R.

El Presidente del Gobierno,  
JOSÉ MARÍA AZNAR LÓPEZ

**22671 LEY 43/1999, de 25 de noviembre, sobre adaptación de las normas de circulación a la práctica del ciclismo.**

JUAN CARLOS I

REY DE ESPAÑA

A todos los que la presente vieren y entendieren.  
Saber: Que las Cortes Generales han aprobado y Yo vengo en sancionar la siguiente Ley.

**EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

En la actualidad se reconoce que la bicicleta es un eficaz medio de transporte que representa una alternativa cotidiana viable para muchas personas. Sin embargo, el uso de la bicicleta se ve en la actualidad limitado y estrictamente condicionado por el gran medio de transporte de nuestros tiempos: el automóvil de motor. La masiva y generalizada utilización de estos vehículos, la predominante adecuación a ellos, tanto de las infraestructuras viarias como de la normativa circulatoria, restringen, desde un punto de vista meramente físico como desde una perspectiva jurídico-formal, el ámbito de utilización sin riesgo y las posibilidades de disfrute de la bicicleta. El logro de una situación equilibrada y una óptima utilización de los distintos medios de transporte imponen la búsqueda de soluciones de combinación entre aquéllos, con fórmulas que se refieren tanto a la ordenación del espacio físico, principalmente, la construcción de pistas ciclables, como a la reglamentación viaria favorecedora del uso de la bicicleta.

La primera tarea, que no es ocasión de detallar aquí, la están desarrollando las distintas Administraciones públicas.

La segunda tarea, la adaptación normativa, es el objeto de la presente actividad. Tiene un ilustre precedente: los trabajos de la ponencia creada el 13 de diciembre de 1994, en el seno de la Comisión de Educación y Cultura del Congreso de los Diputados, «encargada de abordar el estudio y seguimiento de los accidentes de tráfico ocurridos en carretera por la práctica del ciclismo, sus causas y recomendaciones para la prevención de los mismos, haciéndola extensiva a otros elementos débiles del tráfico».

Esa ponencia realizó un valioso análisis de la materia objeto de su mandato, examinando en detalle, entre otras cuestiones, los problemas que para la práctica del ciclismo plantea la situación actual del tráfico en España. Finalizó formulando diversas recomendaciones a los poderes públicos, destinadas a orientar a aquéllos en la toma de decisiones en este ámbito.

Estos trabajos son lógica consecuencia de los antes mencionados. Hecho ya el diagnóstico de los problemas, se trata de articular las disposiciones normativas en materia de tráfico que contribuyan a mejorar la inserción de los ciclistas en la circulación viaria, a facilitar sus desplazamientos y a protegerlos de los riesgos a los que están expuestos.

Para alcanzar los objetivos mencionados, la presente Ley contiene diversas modificaciones del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por Real Decreto legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

Esas modificaciones principales se refieren a los puntos siguientes:

1. La utilización de los arcones por los ciclistas y la circulación de éstos en determinados supuestos, como carriles-bici, vías de uso preferente para ciclistas, etc.

2. La extensión a las autovías de la prohibición, actualmente vigente en las autopistas, de que los ciclis-

tas las utilicen, salvo las excepciones previstas reglamentariamente.

3. La obligación impuesta a los conductores de vehículos a motor de extremar las precauciones, moderar la velocidad y, en ciertos supuestos, de ceder la preferencia de paso, cuando se aproximen a los lugares o vías por donde se encuentran o circulen ciclistas o realicen maniobras, por ejemplo, de cambio de dirección, que puedan afectar a aquéllos.

4. La imposición a los ciclistas de ciertas obligaciones para reforzar su visibilidad (porte de elementos o prendas reflectantes) o incrementar su seguridad (uso del casco por vías interurbanas).

5. El reforzamiento respecto a los ciclistas de la prohibición de circular con tasas superiores a las reglamentariamente establecidas de bebidas alcohólicas, estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas.

#### Artículo primero.

El apartado 2 del artículo 15 del Real Decreto legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, queda redactado en los siguientes términos:

«Se prohíbe que los vehículos enumerados en el apartado anterior circulen en posición paralela, salvo las bicicletas y ciclomotores de dos ruedas, en los casos y forma que se permitan reglamentariamente, atendiendo a las circunstancias de la vía o a la peligrosidad del tráfico.»

#### Artículo segundo.

El artículo 18 del Real Decreto legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 18. *Circulación en autopistas y autovías.*

1. Se prohíbe circular por autopistas y autovías con vehículos de tracción animal, bicicletas, ciclomotores y coches de minusválido, salvo casos excepcionales que los conductores justificarán proveyéndose de autorización especial.

No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, podrá autorizarse la circulación por aquellas autovías que no dispongan de vía alternativa para realizar el desplazamiento.

2. Reglamentariamente se podrán establecer otras limitaciones de circulación, temporales o permanentes, en las demás vías objeto de esta Ley, cuando así lo exijan las condiciones de seguridad o fluidez en la circulación.»

#### Artículo tercero.

El apartado 1 del artículo 23 del Real Decreto legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, queda redactado en los siguientes términos:

«Los conductores tiene prioridad de paso para sus vehículos respecto de los peatones y conductores de bicicletas salvo en los casos siguientes:

a) En los pasos para peatones debidamente señalizados, carriles-bici o paso para ciclistas.

b) Cuando vayan a girar con sus vehículos para entrar en otra vía y haya peatones cruzándola, aunque no exista paso para éstos.

c) Cuando el vehículo cruce un arcén por el que estén circulando peatones que no dispongan de zona peatonal.

d) Cuando para entrar en otra vía un vehículo gire a la derecha o a la izquierda, en los supuestos permitidos, existiendo un ciclista en sus proximidades, bien en la propia calzada, bien en el carril-bici o en el arcén derecho».

#### Artículo cuarto.

Se añade un nuevo apartado al artículo 42 del Real Decreto legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, quedando redactado en los siguientes términos:

«3. Las bicicletas, además, estarán dotadas de los elementos reflectantes debidamente homologados que reglamentariamente se determinen. Cuando sea obligatorio el uso de alumbrado, los conductores de bicicletas además llevarán colocada alguna prenda reflectante si circulan por vía interurbana.»

#### Artículo quinto.

Se añade un nuevo párrafo en el apartado 1 del artículo 47 del Real Decreto legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, quedando redactado en los siguientes términos:

«Los conductores y, en su caso, los ocupantes de bicicletas estarán obligados a utilizar el casco de protección en las vías interurbanas bajo las condiciones que reglamentariamente se establezcan.»

#### Artículo sexto.

1. El artículo 12.1 del Real Decreto legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, queda redactado en los siguientes términos:

«No podrá circular por las vías objeto de esta Ley, el conductor de vehículos o bicicletas con tasas superiores a las que reglamentariamente se establezcan de bebidas alcohólicas, estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes y otras sustancias análogas.»

2. El primer párrafo del apartado 2 del artículo 12 del Real Decreto legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, queda redactado en los siguientes términos:

«Todos los conductores de vehículos y bicicletas quedan obligados a someterse a las pruebas que se establezcan para la detección de las posibles intoxicaciones por alcohol. Igualmente quedan obligados los demás usuarios de la vía cuando se hallen implicados en algún accidente de circulación.»

3. El artículo 65.5.2b) del Real Decreto legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, queda redactado en los siguientes términos:

«Incumplir la obligación de todos los conductores de vehículos y bicicletas de someterse a las

pruebas que se establezcan para la detección de posibles intoxicaciones de alcohol, estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes y otras sustancias análogas y, la de los demás usuarios de la vía cuando se hallen implicados en algún accidente de circulación.»

#### Artículo séptimo.

El apartado 7 del anexo del Real Decreto legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, queda redactado en los siguientes términos:

«7. Ciclomotor: tienen la condición de ciclomotores los vehículos que se definen a continuación:

a) Vehículo de dos ruedas, provistos de un motor de cilindrada no superior a 50 cm<sup>3</sup>, si es de combustión interna, y con una velocidad máxima por construcción no superior a 45 km/h.

b) Vehículo de tres ruedas, provisto de un motor de cilindrada no superior a 50 cm<sup>3</sup>, si es de combustión interna, y con una velocidad máxima por construcción no superior a 45 km/h.

c) Vehículos de cuatro ruedas cuya masa en vacío sea inferior a 350 kg, excluida la masa de las baterías en el caso de vehículos eléctricos, cuya velocidad máxima por construcción no sea superior a 45 km/h y con un motor de cilindrada igual o inferior a 50 cm<sup>3</sup> para los motores de explosión,

o cuya potencia máxima neta sea igual o inferior a 4 kW, para los demás tipos de motores.»

#### Disposición final única.

1. El Gobierno, en el plazo de tres meses desde la publicación de la presente Ley en el «Boletín Oficial del Estado», adaptará el Reglamento General de Circulación, aprobado mediante Real Decreto 13/1992, de 17 de enero, a lo previsto en la presente Ley, con el fin de incrementar la seguridad de la circulación de los ciclistas por las vías públicas. En particular, el Gobierno regulará las obligaciones que deberán cumplir los conductores de vehículos a motor en lo relativo a las reglas de moderación de velocidad y cambios de dirección, así como el transporte de menores en bicicleta determinando las condiciones de seguridad en que se deberá realizar el mismo.

2. El Gobierno dictará las disposiciones reglamentarias necesarias para la aplicación de las normas contenidas en esta Ley a las vías de carácter fronterizo.

Por tanto,

Mando a todos los españoles, particulares y autoridades, que guarden y hagan guardar esta Ley.

Madrid, 25 de noviembre de 1999.

JUAN CARLOS R.

El Presidente del Gobierno,  
JOSÉ MARÍA AZNAR LÓPEZ