



REAL DECRETO XXX/2014, DE ... DE ... , POR EL QUE SE MODIFICA EL REGLAMENTO GENERAL DE CIRCULACIÓN, APROBADO POR EL REAL DECRETO 1428/2003, DE 21 DE NOVIEMBRE

La movilidad de las personas evoluciona de forma constante, por lo que las normas que regulan la circulación de las mismas tienen que ir también acompañándose a sus nuevas necesidades y demandas. En particular, en los últimos años, una de las grandes transformaciones que ha vivido el país ha sido la de las ciudades y pueblos en los que vivimos, y, por lo que respecta a la movilidad urbana, hay un aspecto esencial que se constata, y es que se ha dado un importante protagonismo a los peatones y a las bicicletas, lo cual ha configurado un nuevo concepto de ciudad más sostenible y más cómoda.

La pérdida de protagonismo del vehículo a motor y, por el contrario, el auge de otros medios para desplazarse, es un cambio cultural importante que es necesario también trasladar a la norma, con objeto de dotar a los usuarios de las vías de la necesaria seguridad jurídica. El Reglamento General de Circulación en España es un ejemplo de transformación jurídica pues, tradicionalmente, ha sido una norma que tenía como objetivo atender el creciente incremento de la movilidad en vehículos de motor, de tal modo que éste se convertía en el protagonista de la mayor parte del articulado, y el resto de usuarios debían de adaptarse a las reglas del vehículo. En este sentido, la regulación del automóvil y la carretera constituían el eje central de toda la regulación.

En el ámbito urbano, el vehículo a motor comienza a dejar de ser el protagonista, dando paso a un uso compartido de la vía en donde los peatones y los ciclistas comienzan a cobrar una especial importancia, como también la van teniendo vehículos eléctricos en cualquiera de sus variantes. Esto se comprueba viendo cómo las políticas de movilidad y seguridad vial que vienen desarrollando desde hace tiempo las administraciones locales se orientan a dos objetivos



principales: de un lado, la pacificación del tráfico urbano y, de otro, el fomento de la bicicleta como medio de transporte preferente y cada vez más integrado en el flujo circulatorio de los vehículos. Por ambos motivos, estas administraciones vienen demandando cambios en la normativa general de circulación urbana, que les permitan desarrollar adecuadamente los nuevos modelos de ciudad.

La creciente ampliación de los medios de locomoción en el ámbito urbano también se acredita por la proliferación que ha habido en los últimos años de aparatos utilizados para la movilidad personal, y, por demanda de los ayuntamientos, se introduce una regulación básica que se deberá complementar con la que, en cada lugar, establezca la autoridad municipal.

La pacificación del tráfico urbano, la potenciación del uso de la bicicleta y la reducción de la siniestralidad en los cascos urbanos son tres objetivos que tendrán como aliado muy importante la introducción general del límite de velocidad de 30 km/h en muchas de las calles de nuestras ciudades. Por lo que se refiere a la siniestralidad, en seguridad vial urbana es básica la regla en función de la cual el fallecimiento del peatón se produce en función de la velocidad del vehículo de motor: a 80 km/h fallece el 95% de los peatones atropellados, a 50 km/h el 50% y a 30 km/h el 5%. Y en esta línea precisamente se modifica el límite genérico de velocidad en determinadas vías, para reforzar la creación de zonas 30.

A partir de una reducción del límite de velocidad en estas zonas, la moderación o pacificación de la velocidad permite configurar un nuevo modelo de calle donde ésta se convierte en una zona de coexistencia compartida entre peatón, bicicleta y vehículo de motor. En este contexto son importantes las denominadas “zonas de plataforma única”, que pasan ahora a regularse específicamente.



La reforma también se aprovecha para atender otros aspectos del Reglamento General de Circulación que requerían de cambios. En esta línea, se da cumplimiento al mandato de diferentes Propositiones no de Ley aprobadas tanto por la Comisión de Seguridad Vial del Congreso de los Diputados, como por el Pleno del Senado, que instaban al Gobierno a diferentes modificaciones de la norma.

Ya se han apuntado algunos elementos relativos a las bicicletas, que son sin duda el aspecto fundamental de la presente modificación parcial. Bicicleta como medio de transporte urbano, en consonancia con la Moción aprobada por el Pleno del Senado el 27 de abril de 2011, instando al Gobierno a la adopción de medidas normativas para promover el uso de la bicicleta en las ciudades y para mejorar la seguridad de las personas que utilizan la bicicleta como medio de transporte. A tal fin se incorpora un Título nuevo, el VI, que se dedica íntegramente a la circulación de las bicicletas, aunque se mantienen en el resto del articulado preceptos en donde el protagonista no sólo es este tipo de vehículo. La bicicleta gana protagonismo en la vía urbana, pasando a ser un vehículo más de la calzada, pero con aspectos que mejoran su seguridad, y permitiendo a la autoridad municipal regular, atendiendo a las peculiaridades de su infraestructura urbana, la coexistencia con peatones en aquellos lugares que no cuentan con carriles específicos para su circulación. Aspecto a resaltar es que se introduce la obligatoriedad de uso de casco para los ciclistas menores de dieciséis años en todo tipo de vía y sin excepciones, como elemento de protección coherente con el objetivo de hacer posible que las bicicletas circulen por la calzada de las vías urbanas en un contexto de seguridad.

Los límites de velocidad se reducen no sólo en el ámbito urbano, también en el interurbano, y, en concreto, en las “carreteras convencionales”, al ser en este tipo de vías en donde tienen lugar tres cuartas partes de los accidentes con víctimas. Además, esta reducción se articula en base a una nueva configuración de este tipo de vías, desde el punto de vista de la seguridad vial. Se supera la



tradicional diferenciación que existía en base al arcén practicable de 1,5 metros de anchura y se abre paso la anchura de la plataforma de la carretera y la delimitación del eje de la misma, procurando dar seguridad al conductor.

Asimismo, se contempla la circulación de bicicletas con remolque para el transporte de personas en ámbito urbano, siguiendo el mandato contenido en la Proposición no de Ley aprobada por la Comisión de Seguridad Vial y Prevención de Accidentes del Congreso de los Diputados, el 16 de diciembre de 2009.

También son objeto de modificación varios artículos referidos a motocicletas y ciclomotores. Por una parte, respecto al uso del casco, se suprimen la exención médica para no utilizar el casco de protección y la posibilidad de uso de cascos “certificados”, no homologados, siguiendo el mandato contenido en la Proposición no de Ley, aprobada por la Comisión de Seguridad Vial y Prevención de Accidentes del Congreso de los Diputados, el 2 de diciembre de 2010. Asimismo, se da cobertura legal a las denominadas zonas de espera adelantada, tanto en su marcado como en su acceso y uso por los usuarios de estos vehículos.

Por lo que se refiere a cinturones de seguridad y sistemas de retención homologados, lo más importante es poder disponer de una normativa avanzada con el objetivo de que ningún ocupante de un vehículo a motor quede sin protección en ninguna situación, y ello se concreta en dos novedades principalmente: la primera, la eliminación de la práctica totalidad de las exenciones de uso de los cinturones, que no están justificadas desde un punto de vista de la seguridad vial; la segunda, la prohibición de circular con menores de edad de estatura igual o inferior a 135 centímetros como ocupantes de asientos delanteros, salvo que el vehículo no disponga de asientos traseros o estos ya se encuentren ocupados con menores de edad de estatura igual o inferior a 135 centímetros, con el fin de reducir la gravedad de las posibles lesiones que pudieran sufrir en caso de accidente. Además, se aprovecha esta modificación



para incorporar a nuestro ordenamiento jurídico la Directiva de ejecución 2014/37/UE, de la Comisión, de 27 de febrero de 2014, por la que se modifica la Directiva 91/671/CEE del Consejo, relativa al uso obligatorio de cinturones de seguridad y dispositivos de retención para niños en los vehículos.

Fruto de la reciente modificación de la Ley de Enjuiciamiento Criminal es la nueva redacción de los artículos relativos a drogas, especialmente la parte referente al procedimiento de detección, de manera que se establece como procedimiento general la detección en saliva, facilitando por tanto los controles preventivos.

En otro orden, la reforma toma en consideración el nuevo servicio de auxilio en carretera para vehículos grúa, establecido en la modificación de los anexos del Reglamento General de Vehículos operada a través de la Orden PRE/52/2010, de 21 de enero. Se trata de especializar y singularizar a aquellos que realizan operaciones de rescate de vehículos accidentados o averiados, diferenciándolos de aquellos otros que se limitan a transportar vehículos. Sólo los primeros deben actuar en la vía, al contar con todos los elementos necesarios para realizar la actividad de rescate de vehículos en las máximas condiciones de seguridad.

La norma también aprovecha para modificar de forma muy concreta el Reglamento General de Vehículos. Por una parte, se elimina la obligatoriedad de que el vehículo tenga que volver a pasar inspección técnica en casos de deterioro, extravío o sustracción del permiso o la licencia de circulación. Con ello se suprime una carga innecesaria para los ciudadanos, y que ha sido fuente de reiteradas quejas.

Por otra parte, se incorpora la regulación de la señalización de los vehículos prioritarios, de acuerdo con lo indicado en la Disposición adicional primera de la Ley 6/2004, de 7 de abril, materia que ha sido objeto de discusiones



y conflictos desde hace varios años. Finalmente, y por lo que se refiere a la parte de modificación del Reglamento General de Vehículos, se introduce la obligatoriedad de que la tarjeta de inspección técnica sea en soporte electrónico para las que son de tipo B, y con ello se avanza de forma decidida en que el procedimiento administrativo de matriculación de los vehículos pueda realizarse de forma electrónica, y que además incluya a los vehículos pre-matriculados, dotando así de mayor seguridad jurídica al proceso.

Esta norma ha sido sometida a informe del Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 8.3 e) 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 su virtud, a propuesta de los Ministros del Interior, de Defensa, de Fomento, de Industria, Energía y Turismo, con la aprobación previa del Ministro de Hacienda y Administraciones Públicas, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día ...

DISPONGO:

Artículo único. *Modificación del Reglamento General de Circulación, aprobado por el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre.*

El Reglamento General de Circulación, aprobado por el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, queda modificado como sigue:

Uno. El apartado 3 del artículo 4 queda redactado de la siguiente manera:



“3. No se instalará en las vías o terrenos objeto del ámbito de aplicación de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial ningún aparato, instalación o construcción, aunque sea con carácter provisional o temporal, que pueda entorpecer la circulación.

La realización de cualesquiera eventos o actividades, tales como rodajes, encuestas o ensayos, que pudieran afectar a la seguridad vial, se regirán por lo dispuesto en el artículo 37 bis.”

Dos. Los apartados 2, 4 y 5, del artículo 5 quedan redactados de la siguiente manera:

“2. No se considerarán obstáculos en la calzada los resaltos en los pasos para peatones, bandas transversales y demás elementos físicos para calmar el tráfico, siempre que cumplan la regulación básica establecida al efecto por los Ministerios del Interior y de Fomento y se garantice la seguridad vial de los usuarios y, en particular, de los ciclistas.

4. Todas las actuaciones que deban desarrollar los servicios de urgencia, las grúas de servicio de auxilio en carretera, o cualquier otro tipo de intervención deberán regirse por los principios de utilización de los recursos idóneos y estrictamente necesarios. El organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, la autoridad autonómica o local responsable de la regulación del tráfico, o sus agentes, acordarán la presencia y permanencia en la zona de intervención de todo el personal y equipo que sea imprescindible y garantizará la ausencia de personas ajenas a las labores propias de la asistencia; además, será la encargada de señalar en cada caso concreto los lugares donde deben situarse los vehículos de los servicios de urgencia o de otros servicios especiales, atendiendo a la prestación de la mejor asistencia, velando por el mejor auxilio de las personas y facilitando, en la medida de lo posible, las tareas de este tipo de servicios.



5. La actuación de los equipos de los servicios de urgencia, así como la de las grúas de servicio de auxilio en carretera y de conservación y explotación de la vía, deberá procurar en todo momento la menor afectación posible sobre el resto de la circulación, ocupando el espacio imprescindible de la calzada en función del tipo de servicio a realizar, y siguiendo en todo momento las instrucciones que imparta el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, la autoridad autonómica o local responsable de la regulación del tráfico, o sus agentes. El comportamiento de los conductores y usuarios en caso de emergencia se ajustará a lo establecido en los artículos 69, 129 y 130 y, en particular, el de los conductores de los vehículos de servicio de urgencia, a lo dispuesto en los artículos 67, 68, 111 y 112.”

Tres. El artículo 12 queda redactado de la siguiente manera:

“Artículo 12. *Transporte de personas en ciclomotores y motocicletas.*

1. Los conductores de ciclomotores, sin perjuicio de lo establecido en el Reglamento General de Conductores, y los de motocicletas podrán transportar, además del ocupante del sidecar de éstas en su caso, un pasajero que sea mayor de doce años, utilice casco de protección homologado y cumpla las siguientes condiciones:

a) Que vaya a horcajadas y con los pies apoyados en los reposapiés laterales.

b) Que utilice el asiento correspondiente detrás del conductor. El pasajero no podrá situarse en ningún caso entre la persona que conduce y el manillar de dirección.



2. Excepcionalmente, los mayores de siete años podrán circular en ciclomotores y motocicletas conducidos por su padre, madre o tutor o por personas mayores de edad por ellos autorizadas, siempre que utilicen el casco homologado y se cumplan las prescripciones del apartado anterior.

3. Los ciclomotores, las motocicletas y los vehículos de tres ruedas podrán arrastrar un remolque o semirremolque homologados, siempre que no superen el 50 por 100 de la masa en vacío del vehículo tractor y se cumplan las siguientes condiciones:

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

b) Que la velocidad a que se circule en estas condiciones quede reducida en un 10 por 100 respecto a las velocidades genéricas que para estos vehículos se establecen en el artículo 48.

c) Que en ningún caso transporten personas en el vehículo remolcado.

Cuatro. El artículo 18 queda redactado de la siguiente manera:

“Artículo 18. Otras obligaciones del conductor.

1. 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.



2. Se considera incompatible con la obligatoria atención permanente a la conducción y, por tanto, se prohíbe:

a) La utilización por el conductor, con el vehículo en movimiento, de pantallas, monitores de televisión, reproductores de imágenes o cualquier tipo de dispositivo similar que disminuya la atención a la conducción. Se exceptúan, a estos efectos, el uso de monitores que estén a la vista del conductor y cuya utilización sea necesaria para la visión de la subida o bajada de pasajeros o para la visión en vehículos con cámara de maniobras, así como la visualización de los dispositivos de navegación.

b) Conducir utilizando cascos o auriculares conectados a aparatos receptores o reproductores de sonido, incluso si solamente se hace uso de uno de ellos, excepto en los supuestos de enseñanza y de realización de las pruebas de control de aptitudes y comportamientos en circulación en vías abiertas al tráfico general para la obtención del permiso de conducción, cuando así lo establezca el Reglamento General de Conductores.

3. Se prohíbe conducir utilizando dispositivos de telefonía móvil y cualquier otro medio o sistema de comunicación, excepto cuando ésta se desarrolle en las siguientes condiciones:

a) Sin emplear las manos durante el desarrollo de la misma, utilizando un dispositivo homologado al efecto.

b) Sin usar cascos, auriculares o instrumentos similares. Esta condición no será aplicable a los conductores de motocicletas y ciclomotores, cuando utilicen un dispositivo integrado en el casco de protección, debidamente homologado, con fines de comunicación y orientación o navegación.



Quedan exentos de esta prohibición los agentes de la autoridad en el ejercicio de las funciones que tengan encomendadas.

4. Se prohíbe instalar o llevar en los vehículos inhibidores de radares o cinemómetros o cualesquiera otros instrumentos encaminados a eludir o a interferir en el correcto funcionamiento de los sistemas de vigilancia del tráfico, así como emitir o hacer señales con dicha finalidad. Asimismo se prohíbe utilizar mecanismos de detección de radares o cinemómetros.

Quedan excluidos de esta prohibición los mecanismos de aviso que informan de la posición de los sistemas de vigilancia del tráfico.

5. El conductor de un vehículo deberá verificar que las placas de matrícula del mismo no presentan obstáculos que impidan o dificulten su lectura e identificación.

6. Las infracciones a este precepto tendrán la consideración de graves o muy graves conforme se prevé en el artículo 65.4.f), g) y p) y 5.h) del texto articulado.”

Cinco. El artículo 21 “Investigación de la alcoholemia. Personas obligadas”, pasa a titularse “Personas obligadas a someterse a las pruebas para la detección de alcohol” y queda redactado de la siguiente manera:

“Artículo 21. Personas obligadas a someterse a las pruebas para la detección de alcohol.

Todos los conductores de vehículos quedan obligados a someterse a las pruebas que se establezcan para la detección de alcohol. Igualmente quedan obligados los demás usuarios de la vía cuando se hallen implicados en un

accidente de tráfico o hayan cometido una infracción a lo previsto en la normativa de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

Los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico podrán someter a dichas pruebas:

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

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

c) A los conductores o demás usuarios de la vía que sean denunciados por la comisión de alguna de las infracciones a las normas contenidas en la normativa de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

d) A los que, con ocasión de conducir un vehículo, sean requeridos al efecto por los citados agentes dentro de los programas de controles preventivos para la detección de alcohol ordenados por el Jefe Provincial o Local de Tráfico o, cuando proceda, por los órganos correspondientes de las Comunidades Autónomas que tengan transferidas las competencias ejecutivas en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, o por las autoridades municipales competentes.”

Seis. El artículo 22 “Pruebas de detección alcohólica mediante el aire espirado”, pasa a titularse “Pruebas de detección de alcohol mediante el aire espirado” y queda redactado de la siguiente manera:

“Artículo 22. *Pruebas de detección de alcohol mediante el aire espirado.*



1. Los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico practicarán las pruebas para la detección de alcohol a los conductores y al resto de usuarios obligados a ello, que consistirán en la verificación del aire espirado mediante etilómetros oficialmente autorizados, que determinarán de forma cuantitativa el grado de impregnación alcohólica.

A petición del interesado, se podrán repetir las pruebas a efectos de contraste, que consistirán preferentemente en análisis de sangre, salvo que éste no pueda realizarse por causas excepcionales debidamente justificadas.

2. Cuando las personas obligadas sufrieran lesiones, dolencias o enfermedades cuya gravedad impida la práctica de las pruebas, o cuando concurra otra causa excepcional debidamente justificada que impida la realización de las mismas, se podrá ordenar el reconocimiento médico del sujeto o la realización de los análisis clínicos que los facultativos del centro sanitario al que sea trasladado estimen más adecuados para los fines del presente reglamento.”

Siete. El Capítulo V, titulado “NORMAS SOBRE ESTUPEFACIENTES, PSICOTROPICOS, ESTIMULANTES U OTRAS SUBSTANCIAS ANÁLOGAS”, pasa a titularse, “NORMAS SOBRE DROGAS”, y el artículo 27 queda redactado de la siguiente manera:

“Artículo 27. *Drogas.*

1. No podrá circular por las vías objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial el conductor de cualquier vehículo con presencia de drogas en el organismo.

Se excluyen aquellas sustancias que se utilicen bajo prescripción facultativa y con una finalidad terapéutica, siempre que el conductor se encuentre



en condiciones de utilizar el vehículo conforme a la obligación de diligencia, precaución y no distracción establecida en el artículo 3.

2. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de muy graves, conforme se prevé en el artículo 65.5.c) del texto articulado.”

Ocho. El artículo 28 queda redactado de la siguiente manera:

“Artículo 28. *Pruebas para la detección de drogas.*

1. Toda persona que se encuentre en una situación análoga a cualquiera de las enumeradas en el artículo 21, respecto a la investigación del alcohol, queda obligada a someterse a las pruebas para la detección de drogas. En los casos de negativa a efectuar dichas pruebas, el agente podrá proceder a la inmediata inmovilización del vehículo, de acuerdo con lo establecido en el artículo 84.1.d), la cual se llevará a cabo en la forma prevista en el artículo 25.

2. Las pruebas para la detección de drogas consistirán en una prueba salival mediante un dispositivo autorizado para ello, y en un posterior análisis toxicológico de una muestra salival en cantidad suficiente.

Cuando las personas obligadas sufrieran lesiones, dolencias o enfermedades cuya gravedad impida la práctica de las pruebas, o cuando concurra otra causa excepcional debidamente justificada que impida la realización de las mismas, se podrá ordenar el reconocimiento médico del sujeto o la realización de los análisis clínicos que los facultativos del centro al que sea trasladado estimen más adecuados, siendo preferente el análisis de sangre.

3. El agente encargado de la realización de las pruebas informará al interesado de que, a efectos de contraste, se podrán repetir las pruebas para la detección de drogas, que consistirán preferentemente en análisis de sangre, en el

centro más próximo que disponga de los medios adecuados para realizar este tipo de pruebas.

El procedimiento a seguir en este caso será el mismo que se prevé en el artículo 23.3 y 4.

4. Si el agente encargado de la realización de las pruebas estima que puede existir influencia de drogas en la conducción, adecuará el procedimiento de actuación a lo previsto en la Ley de Enjuiciamiento Criminal.

5. El Jefe Provincial de Tráfico, los órganos correspondientes de las Comunidades Autónomas que tengan transferidas las competencias ejecutivas en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, o, en su caso, las autoridades municipales competentes, determinarán los programas para llevar a efecto los controles preventivos para la comprobación de la presencia de drogas en el organismo del conductor.

6. El personal sanitario y el de los laboratorios homologados al efecto vendrá obligado, en todo caso, a dar cuenta del resultado de las pruebas practicadas al Jefe de Tráfico de la provincia donde se haya cometido el hecho o, cuando proceda, a los órganos correspondientes de las Comunidades Autónomas o municipales indicadas en el apartado anterior.

7. Las infracciones a este precepto relativas a la conducción con presencia en el organismo de drogas, así como la infracción de la obligación de someterse a las pruebas para su detección, tendrán la consideración de infracciones muy graves, conforme se prevé en el artículo 65.5.c) y d) del texto articulado.”

Nueve. La letra c) del apartado 2 del artículo 35 queda redactada de la siguiente manera:

“c) Los vehículos de policía, extinción de incendios, protección civil, salvamento, y asistencia sanitaria en servicio de urgencia, así como los equipos de mantenimiento de las instalaciones y de la infraestructura de la vía y los vehículos provistos de las señales V-2 y V-24 que acudan a realizar un servicio de auxilio en carretera podrán utilizar los carriles reservados.”

Diez. El artículo 36 queda redactado de la siguiente manera:

“Artículo 36. *Utilización de los arcenes.*

1. Los conductores de vehículos de tracción animal, de vehículos especiales con masa máxima autorizada no superior a 3.500 kilogramos, de ciclomotores, de vehículos para personas de movilidad reducida o de vehículos en seguimiento de ciclistas, cuando no exista vía o parte de ella que les esté especialmente destinada, circularán por el arcén de su derecha, si fuera transitable y suficiente para cada uno de éstos, y si no lo fuera, utilizarán la parte imprescindible de la calzada.

Deberán también circular por el arcén de su derecha, o, en las circunstancias a que se refiere este apartado, por la parte imprescindible de la calzada, los conductores de aquellos vehículos cuya masa máxima autorizada no exceda de 3.500 kilogramos que, por razones de emergencia, lo hagan a velocidad anormalmente reducida, perturbando con ello gravemente la circulación.

Los vehículos enumerados en el apartado 2. c) del artículo anterior podrán también utilizar el arcén para acceder a realizar un servicio de emergencia, siempre que:

- a) Los vehículos en la calzada se encuentren detenidos.
- b) Utilicen las señales V-1 o V-2 correspondientes.

c) No circulen a velocidad superior a 40 km/h, excepto los vehículos prioritarios en servicio de urgencia.

2. Se prohíbe que los vehículos enumerados en el apartado anterior circulen en posición paralela.

3. El conductor de cualquiera de los vehículos enumerados en el apartado 1 no podrá adelantar a otro si la duración de la marcha de los vehículos colocados paralelamente excede de los 15 segundos o el recorrido efectuado en dicha forma supera los 200 metros.

4. Por lo que respecta a los vehículos históricos se estará a lo dispuesto en su reglamento específico.

5. Las infracciones a lo dispuesto en el apartado 3 tendrán la consideración de graves, conforme a lo dispuesto en el artículo 65.4.c) del texto articulado.”

Once. El artículo 37 queda redactado de la siguiente manera:

“Artículo 37. Ordenación especial del tráfico por razones medioambientales, de seguridad o fluidez de la circulación.

1. Cuando razones medioambientales, o de seguridad o fluidez de la circulación lo aconsejen, podrá ordenarse por la autoridad competente otro sentido de circulación, la prohibición total o parcial de acceso a partes de la vía, bien con carácter general, bien para determinados vehículos o usuarios, el cierre de determinadas vías, el seguimiento obligatorio de itinerarios concretos o la utilización de arcones o carriles en sentido opuesto al normalmente previsto.

2. Para evitar entorpecimiento a la circulación y garantizar su fluidez, o cuando se determine por motivos medioambientales, se podrán imponer restricciones o limitaciones a determinados vehículos y para vías concretas, que serán obligatorias para los usuarios afectados.

3. El cierre total o parcial a la circulación de una vía objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial sólo se realizará con carácter excepcional y deberá ser expresamente autorizado por el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, por la autoridad autonómica o local responsable de la regulación del tráfico.

Cuando el cierre esté motivado por deficiencias físicas de la infraestructura o por la realización de obras en ésta, la autorización corresponderá al titular de la vía, y deberá contemplarse, siempre que sea posible, la habilitación de un itinerario alternativo y su señalización. El cierre y la apertura al tráfico habrá de ser ejecutado, en todo caso, por los agentes de la autoridad responsable de la vigilancia y disciplina del tráfico o del personal dependiente del organismo titular de la vía responsable de la explotación de ésta. Las autoridades competentes a que se ha hecho referencia para autorizar el cierre a la circulación de una carretera se comunicarán los cierres que hayan acordado.

Cuando, como consecuencia de un plan de acción medioambiental, sea necesario acordar en vías urbanas el cierre total o parcial de vías, o la restricción de acceso para determinados vehículos, y se alteren las condiciones de circulación de vías interurbanas próximas, la medida deberá contar con la autorización del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, de la autoridad autonómica responsable de la regulación del tráfico, con objeto de minimizar la afectación a la circulación.

4. El organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, la autoridad autonómica o local responsable de la regulación del tráfico, así como

los organismos titulares de las vías, podrán imponer restricciones o limitaciones a la circulación por razones de seguridad vial o fluidez del tráfico, a petición del titular de la vía o de otras entidades, como las sociedades concesionarias de autopistas de peaje, y quedará obligado el peticionario a la señalización del correspondiente itinerario alternativo fijado por la autoridad de tráfico, en todo su recorrido.

5. Los supuestos de circulación en sentido contrario al estipulado y la circulación sin la correspondiente autorización por vías sujetas a restricciones o limitaciones impuestas por razones de seguridad vial o fluidez del tráfico tendrán la consideración de infracción muy grave, conforme a lo establecido en el artículo 65.5.f) y 5.l), respectivamente, del texto articulado.”

Doce. Se añade un artículo 37 bis, con la siguiente redacción:

“Artículo 37 bis. *Cierre de la vía por uso excepcional.*

1. Deberá ser comunicado al organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, a la autoridad autonómica o local responsable de la regulación y gestión del tráfico, todo uso que pretenda hacerse de la vía por determinados usuarios que participen en la celebración de eventos o actividades organizadas de marcado interés general y/o tradicional, como desfiles, procesiones, romerías, excursiones, paseos, rodajes, o cualesquiera otros de carácter cultural, religioso, ocio u otra índole, que no pueda desarrollarse con estricto cumplimiento de las normas de circulación que le sean de aplicación, y que haga necesario el cierre total o parcial de la vía o de algún tramo de ella para poder garantizar, en todo momento, la seguridad y movilidad de todos los usuarios de la vía, siempre que no esté incluido en el artículo 55 ni constituya el ejercicio de un derecho fundamental.



2. El organizador del evento o la actividad deberá comunicar a la autoridad competente para el cierre de la vía la celebración de la misma con, al menos, 30 días hábiles de antelación, o 45 días hábiles si se trata de eventos o actividades de más de un día de duración o que discurran por el territorio de más de una provincia.

En dicha comunicación deberá indicarse, al menos, la fecha de celebración, el croquis preciso del recorrido, el itinerario, perfil, horario probable de paso por los distintos puntos determinantes del recorrido y el promedio previsto tanto del inicio como del cierre; la identificación de los organizadores y de un responsable de seguridad vial que deberá dirigir la actividad del personal auxiliar habilitado, en caso de que éste exista; el número estimado de asistentes al evento y el número máximo previsto; la proposición de las medidas de señalización y del resto de los dispositivos de seguridad previstos en los posibles lugares peligrosos, así como el número y las funciones que deba desempeñar el personal auxiliar habilitado; la propuesta de medidas que garanticen una correcta asistencia sanitaria, así como la identificación y localización de servicios de urgencia médica, hospitales y centros de salud más cercanos.

La falta de comunicación en tiempo y forma implicará que no se pueda llevar a cabo el cierre total o parcial de la vía.

3. La autoridad competente para acordar el cierre de la vía comunicará al organizador, en el plazo de 10 días hábiles desde la entrada de la comunicación en el registro del órgano competente, si procede o no el cierre total o parcial de la vía estableciendo, en su caso, las instrucciones y condiciones de circulación que estime oportunas para un correcto desarrollo de la actividad o el evento, que serán de obligado cumplimiento.

La ausencia de comunicación expresa implicará que la autoridad competente para acordar el cierre no estima necesario el cierre de la vía o tramo

de la misma y la actividad o el evento, en caso de celebrarse, deberá llevarse a cabo con estricto cumplimiento de todas las normas de circulación que le sean de aplicación y sin entorpecer la circulación del resto de usuarios de la vía.

4. El organizador de la actividad o el evento será el responsable del estricto cumplimiento de las condiciones de circulación dictadas por la autoridad competente para el cierre de la vía o tramo de la misma que además, deberá adoptar en todo momento cuantas medidas le sean indicadas por los agentes de la autoridad que en su caso, supervisen el cierre total o parcial de la vía o tramo de la misma o controlen y ordenen el desarrollo del evento o de la actividad.

5. Las infracciones a este precepto tendrán la consideración de infracción grave, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 65.4.c) del texto articulado, sin perjuicio de las medidas que adopten los agentes encargados de la vigilancia y regulación del tráfico que supervisen el cierre total o parcial de la vía o controlen y ordenen el desarrollo del evento o de la actividad, en el caso de que observen incumplimientos graves que pongan en riesgo la seguridad de los participantes o del resto de usuarios de la vía, incluida la suspensión del cierre y la reanudación de la circulación, debiendo cumplir todos los usuarios estrictamente las normas de circulación que le sean de aplicación.”

Trece. Se modifica el apartado 1 y se añade un apartado 4 al artículo 38 con la siguiente redacción:

“1. Se prohíbe circular por autopistas y autovías con vehículos de tracción animal, ciclos, ciclomotores y vehículos para personas de movilidad reducida.”

“4. La circulación por autopistas o autovías sujetas a peaje, tasa o precio público requerirá el pago del correspondiente peaje, tasa o precio público.”

Catorce. El párrafo tercero del apartado 1 del artículo 41 queda redactado de la siguiente manera:

“Los conductores de los vehículos que circulen por carriles destinados al sentido normal de circulación, contiguos al habilitado para circulación en sentido contrario al habitual, tampoco podrán desplazarse lateralmente invadiendo los habilitados para ser utilizados en sentido contrario al habitual; llevarán encendida la luz de corto alcance o cruce, al menos, tanto de día como de noche; y, además, si disponen de un sólo carril en su sentido de circulación, lo harán a una velocidad máxima de 80 km/h y a una mínima de 60 km/h, o inferiores si así estuviera establecido o específicamente señalado, y si disponen de más de un carril en su sentido de circulación, lo harán a las velocidades que se establecen en los artículos 48, 49 y 50. Dichos usuarios y conductores pondrán especial cuidado en evitar alterar los elementos de balizamiento permanentes o móviles.”

Quince. El artículo 48 queda redactado de la siguiente manera:

“Artículo 48. *Velocidades máximas en vías interurbanas.*

1. Las velocidades máximas que no deberán ser rebasadas, salvo en los supuestos previstos en el artículo 51, son las siguientes:

| | Autopistas y autovías | Carreteras convencionales | Carreteras convencionales con plataforma inferior a 6,5 metros de anchura y con marca longitudinal de separación entre sentidos (*) | Carreteras convencionales con plataforma inferior a 6,5 metros de anchura y sin marca longitudinal de separación entre sentidos (*) |
|---|-----------------------|---------------------------|---|---|
| Turismos, motocicletas, vehículos de tres ruedas, cuadriciclos, autocaravanas con masa máxima autorizada de hasta | 120 | 90 | 70 | 50 |

| 3.500 kilogramos | | | | |
|--|-----|----|----|----|
| Vehículos con masa máxima autorizada superior a 3.500 kilogramos, excepto camiones y vehículos articulados | 100 | 90 | 70 | 50 |
| Camiones, vehículos articulados, tractocamiones, furgones, automóviles con remolque | 90 | 80 | 70 | 50 |
| Autobuses con pasajeros de pie o que no lleven instalados cinturones de seguridad | 80 | 70 | 70 | 50 |

(*) En la medición de la anchura se aplicará una tolerancia de $\pm 0,50$ metros.

2. En las vías sin pavimentar el límite de velocidad máximo será de 30 km/h.

3. En autopistas y autovías con limitación de velocidad máxima de 120 km/h se podrá aumentar dicho límite de velocidad, mediante paneles de mensaje variable, hasta un máximo de 130 km/h para los turismos, motocicletas y vehículos de tres ruedas asimilados a éstas.

Este aumento del límite de velocidad será autorizado y gestionado exclusivamente por el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, por la autoridad autonómica competente para la gestión del tráfico, de forma temporal y en tramos en los que existan índices contrastados de seguridad, buenas condiciones de trazado y pavimentación, y óptimas condiciones meteorológicas y ambientales.



4. Los vehículos y conjuntos de vehículos en régimen de transporte especial se registrarán por los límites de velocidad previstos en el anexo III de este reglamento.

5. Los vehículos en los que su conductor circule a pie no sobrepasarán la velocidad del paso humano, y los animales que arrastren un vehículo, la del trote.

6. Los vehículos amparados por permisos para pruebas o ensayos podrán rebasar las velocidades establecidas como máximas en 30 km/h, pero sólo dentro del itinerario fijado y en ningún caso cuando circulen por vías urbanas, travesías o por tramos en los que exista señalización específica que limite la velocidad.

7. Para los vehículos que transporten mercancías peligrosas, se reducirá en 10 km/h la velocidad máxima fijada en el apartado 1 en función del tipo de vehículo y de la vía por la que circula.

8. Para vehículos especiales y conjuntos de vehículos, también especiales, aunque sólo tenga tal naturaleza uno de los que integran el conjunto:

a) Si carecen de señalización de frenado, llevan remolque o son motocultores: 25 km/h.

b) Los restantes vehículos especiales: 40 km/h, salvo cuando puedan desarrollar una velocidad superior a los 60 km/h en llano con arreglo a sus características, y cumplan las condiciones que se señalan en las normas reguladoras de los vehículos; en tal caso, la velocidad máxima será de 70 km/h.

9. Los ciclos y los ciclomotores no podrán circular a velocidad superior a 45 km/h.

10. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves o muy graves, según corresponda por el exceso de velocidad, conforme se prevé en el artículo 65.4.a) y b) y 5.a) y b) del texto articulado.”

Dieciséis. El apartado 2 del artículo 49 queda redactado de la siguiente manera:

“2. Se podrá circular por debajo de los límites mínimos de velocidad en los casos de los ciclos, vehículos de tracción animal, vehículos especiales y vehículos en régimen de transporte especial o cuando las circunstancias del tráfico, del vehículo o de la vía impidan el mantenimiento de una velocidad superior a la mínima sin riesgo para la circulación, así como en los supuestos de protección o acompañamiento a otros vehículos, en los que se adecuará la velocidad a la del vehículo acompañado.

En estos casos los vehículos de acompañamiento deberán llevar en la parte superior las señales V-21 o V-22, según proceda, previstas en el artículo 173.”

Diecisiete. El artículo 50 queda redactado de la siguiente manera:

“Artículo 50. *Velocidades máximas en vías urbanas y travesías.*

1. Las velocidades máximas que no deberán ser rebasadas por los vehículos en vías urbanas y travesías, son las siguientes:

| | | |
|--------------------------|---|--|
| Vías urbanas y travesías | Vías urbanas con un sólo carril y sentido único de circulación o con un carril por sentido de circulación | Vías urbanas con plataforma única de calzada y acera |
|--------------------------|---|--|

| | | |
|----|----|----|
| 50 | 30 | 20 |
|----|----|----|

2. A los efectos de este artículo, no se consideran carril de circulación los reservados para determinados vehículos o a ciertas maniobras, incluida la de estacionamiento.

3. En travesías especialmente peligrosas, el límite de velocidad podrá ser rebajado por acuerdo de la autoridad municipal con el titular de la vía. En las vías urbanas, el órgano competente de la corporación municipal podrá decidir reducir los límites de velocidad fijados para las vías urbanas.

4. En las mismas condiciones, el límite de velocidad podrá ser ampliado mediante el empleo de la correspondiente señalización, en las travesías y en las autopistas y autovías dentro de poblado, así como en los túneles y tramos de vía en los que no pueda haber presencia de peatones ni de ciclistas, sin que en ningún caso se puedan rebasar los límites genéricos establecidos en el artículo 48 de este reglamento. En defecto de señalización específica, la velocidad máxima en autopistas y autovías dentro de poblado será de 80 km/h.

5. Son de aplicación a este artículo las referencias contenidas en el artículo 48 para límites de velocidad de vehículos que transporten mercancías peligrosas, de vehículos y conjuntos de vehículos en régimen de transporte especial, de vehículos en los que su conductor circule a pie y de vehículos amparados por permisos para pruebas o ensayos.

6. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves o muy graves, según corresponda por el exceso de velocidad, conforme se prevé en el artículo 65.4.a) y b) y 5.a) y b) del texto articulado.”

Dieciocho. El artículo 52 queda redactado de la siguiente manera:



“Artículo 52. *Velocidades prevalentes.*

1. Sobre las velocidades máximas indicadas en los artículos anteriores prevalecerán las que se fijen:

a) A través de las correspondientes señales.

b) A determinados conductores en razón a sus circunstancias personales.

c) A determinados vehículos o conjuntos de vehículos por sus especiales características o por la naturaleza de su carga.

2. En los supuestos comprendidos en el párrafo b) del apartado anterior y en el artículo 48.4 y 8, será obligatorio llevar en la parte posterior del vehículo, visible en todo momento, la señal de limitación de velocidad a que se refiere el artículo 173.

3. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves o muy graves, según corresponda por el exceso de velocidad, conforme se prevé en el artículo 65.4.a) y b) y 5.a) y b) del texto articulado.”

Diecinueve. El artículo 55 queda redactado de la siguiente manera:

“Artículo 55. *Pruebas deportivas, marchas cicloturistas y otros eventos.*

1. La celebración de pruebas deportivas cuyo objeto sea competir en espacio o tiempo y/o destreza por las vías o terrenos objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, así como la realización de marchas cicloturistas u otros eventos, requerirá autorización previa



que será expedida conforme a las normas indicadas en el anexo II, las cuales regularán dichas actividades.

2. Se prohíbe entablar competiciones de velocidad en las vías públicas o de uso público, salvo que, con carácter excepcional, se hubieran acotado para ello por la autoridad competente.

3. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de muy graves, conforme se prevé en el artículo 65.5.g) del texto articulado, sin perjuicio de las medidas que adopten los agentes encargados de la vigilancia del tráfico para suspender o interrumpir las pruebas deportivas, marchas o eventos no autorizados.”

Veinte. El apartado 3 del artículo 56 queda redactado de la siguiente manera:

“3. Todo conductor de un vehículo que se aproxime a una intersección regulada por semáforos, deberá actuar en la forma ordenada en el artículo 146.

Los conductores de motocicletas y ciclomotores de dos ruedas, así como de bicicletas se podrán adelantar hasta situarse en la línea de detención, circulando con precaución entre el resto de los vehículos detenidos en dichas intersecciones. Si existieran zonas de espera adelantada reservadas para estos vehículos, sus conductores podrán aproximarse a ellas en las mismas condiciones.”

Veintiuno. El artículo 64 queda redactado de la siguiente manera:

“Artículo 64. *Normas generales y prioridad de paso de ciclistas.*

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 los artículos 65 y 66 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 y ciclomotores:

a) Cuando circulen por un carril bici, paso para ciclistas o arcén debidamente señalizados.

b) Cuando para entrar en otra vía el vehículo de motor o el ciclomotor gire a la derecha o izquierda, en los supuestos permitidos, y haya un ciclista en sus proximidades.

c) Cuando circulando en grupo, el primero haya iniciado ya el cruce o haya entrado en una glorieta.

En los demás casos serán aplicables las normas generales de prioridad de paso entre vehículos.”

Veintidós. El apartado 1 del artículo 68 queda redactado de la siguiente manera:

“1. Los conductores de los vehículos prioritarios deberán observar los preceptos de este reglamento. No obstante, si estuviera justificado en razón de la urgencia del servicio, podrán dejar de cumplir las normas de los títulos II, III y IV, cuidando de no poner en peligro a ningún usuario de la vía y respetando en todo momento las órdenes y señales de los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico, que son siempre de obligado cumplimiento.

Los conductores de dichos vehículos podrán igualmente, con carácter excepcional, cuando circulen por autopista o autovía en servicio urgente y no



comprometan la seguridad de ningún usuario, dar media vuelta o marcha atrás, circular en sentido contrario al correspondiente a la calzada, siempre que lo hagan por el arcén, o penetrar en la mediana o en los pasos transversales de ésta.

Los agentes de la autoridad responsable de la vigilancia, regulación y control del tráfico podrán utilizar o situar sus vehículos en la parte de la vía que resulte necesaria cuando presten auxilio a los usuarios de ésta o lo requieran las necesidades del servicio o de la circulación. Asimismo, determinarán en cada caso concreto los lugares donde deben situarse los vehículos de los servicios de urgencia o de otros servicios especiales.”

Veintitrés. El artículo 69 queda redactado de la siguiente manera:

“Artículo 69. Comportamiento de los demás conductores respecto de los vehículos prioritarios y vehículos quitanieves.

1. Tan pronto perciban las señales especiales que anuncien la proximidad de un vehículo prioritario o de un vehículo quitanieves, los demás conductores adoptarán las medidas adecuadas, según las circunstancias del momento y lugar, para facilitarles el paso, apartándose normalmente a su derecha o deteniéndose si fuera preciso.

2. Cuando un vehículo de los agentes de la autoridad responsable del tráfico, que manifiesta su presencia según lo dispuesto en el artículo 68.2 se sitúa detrás de cualquier otro vehículo y activa además un dispositivo de emisión de luz roja hacia adelante de forma intermitente o destellante, el conductor de éste deberá detenerlo con las debidas precauciones en el lado derecho, delante del vehículo policial, en un lugar donde no genere mayores riesgos o molestias para el resto de los usuarios, y permanecerá en su interior. En todo momento el conductor ajustará su comportamiento a las instrucciones que imparta el agente a



través de la megafonía o por cualquier otro medio que pueda ser percibido claramente por aquél.”

Veinticuatro. El artículo 71 queda redactado de la siguiente manera:

“Artículo 71. *Normas de circulación y señalización.*

1. Las normas de circulación de los vehículos especiales y de los vehículos en régimen de transporte especial serán las establecidas en el anexo III de este reglamento, además de las generales que les sean de aplicación.

2. Los vehículos especiales sólo pueden utilizar las vías objeto de la legislación de tráfico para desplazarse, no pudiendo realizar las tareas para las que estén destinados en función de sus características técnicas, con excepción de los que realicen trabajos de construcción, reparación o conservación de las vías exclusivamente en las zonas donde se lleven a cabo dichos trabajos y de los específicamente destinados a remolcar vehículos accidentados, averiados o mal estacionados.

Los vehículos especiales no podrán circular transportando carga alguna, salvo los específicamente destinados a prestar servicios de transporte especial, para lo cual deberán proveerse de la oportuna autorización, y los concebidos para el transporte de carga siempre que esté relacionada con el destino del vehículo.

Los conductores de los vehículos especiales y, excepcionalmente, de los que no lo sean, empleados para trabajos de construcción, reparación o conservación de vías, no están obligados a la observancia de las normas de circulación, siempre que se encuentren realizando dichos trabajos en la zona donde se lleven a cabo, tomen las precauciones necesarias y la circulación sea convenientemente regulada.

3. Tendrán obligación de utilizar la señal luminosa V-2 a que se refiere el artículo 173.2 los vehículos que habitualmente desarrollen en la vía un servicio, actividad u operación de trabajo, en situación de parada o estacionamiento, o a una velocidad que no supere los 40 kilómetros por hora. Igualmente deberán utilizar esta señal los vehículos en régimen de transporte especial y sus vehículos piloto o de acompañamiento, en los términos indicados en la autorización complementaria de circulación.

En caso de avería de esta señal, se deberá utilizar la luz de cruce junto con las luces indicadoras de dirección con señal de emergencia.

4. Las infracciones a las normas de este precepto en cuanto a la obligación de llevar instalada en el vehículo la señalización luminosa será sancionada con arreglo a lo dispuesto en el artículo 65.4.o) del texto articulado.”

Veinticinco. Se añade un segundo párrafo al apartado 1 del artículo 91, que queda redactado de la siguiente manera:

“1. La parada y el estacionamiento deberán efectuarse de tal manera que el vehículo no obstaculice la circulación ni constituya un riesgo para el resto de los usuarios de la vía, cuidando especialmente la colocación del vehículo y evitar que pueda ponerse en movimiento en ausencia del conductor.

En vías urbanas, se permitirá la parada o estacionamiento de las grúas de auxilio en carretera por el tiempo indispensable para efectuar la retirada de los vehículos averiados o accidentados, siempre que no se cree un nuevo peligro, ni se cause obstáculo a la circulación.”

Veintiséis. Se suprime el apartado 3 del artículo 98.

Veintisiete. El artículo 117 queda redactado de la siguiente manera:

“Artículo 117. *Cinturones de seguridad u otros sistemas de retención homologados.*

1. El conductor y los ocupantes de los vehículos estarán obligados a utilizar debidamente abrochados los cinturones de seguridad y otros sistemas de retención homologados adaptados a su talla y peso. Esta obligación no será exigible en los vehículos que no los tengan instalados.

En los vehículos de más de nueve plazas, incluido el conductor, se informará de esta obligación a los pasajeros por el conductor, por el guía o por persona encargada del grupo, a través de medios audiovisuales o mediante letreros o pictogramas, de acuerdo con el modelo que figura en el anexo IV, colocado en lugares bien visibles de cada asiento.

2. La utilización de cinturones de seguridad y otros sistemas de retención homologados por menores de dieciocho años de estatura igual o inferior a 135 centímetros, se ajustará a las siguientes prescripciones:

a) Vehículos de hasta nueve plazas, incluido el conductor:

Los menores de dieciocho años y estatura igual o inferior a 135 centímetros deberán utilizar un sistema de retención homologado adaptado a su talla y peso.

Deberán situarse en los asientos traseros del vehículo, si dispone de ellos. Excepcionalmente, podrán ocupar el asiento delantero cuando todos los asientos traseros estén ya ocupados por menores de dieciocho años de estatura igual o inferior a 135 centímetros. En caso de que ocupen los asientos delanteros y el vehículo disponga de airbag frontal, únicamente podrán utilizar un sistema de retención orientado hacia atrás si el airbag ha sido desactivado.

b) Vehículos de más de nueve plazas, incluido el conductor:

Los mayores de tres años y menores de dieciocho años, con estatura igual o inferior a 135 centímetros, deberán utilizar un sistema de retención homologado adaptado a su talla y peso. Cuando no se disponga de este sistema de retención, utilizarán los cinturones de seguridad, siempre que sean adecuados a su talla y peso.

c) Los sistemas de retención infantil se instalarán en el vehículo de acuerdo con las instrucciones que haya facilitado su fabricante a través de un manual, folleto o publicación electrónica. Las instrucciones indicarán de qué forma y en qué tipo de vehículos se pueden utilizar de forma segura.

3. La no utilización e instalación de los cinturones de seguridad u otros sistemas de retención homologados tendrá la consideración de infracción grave o muy grave, conforme a lo establecido en el artículo 65.4.h) y 5.11) del texto articulado.”

Veintiocho. El artículo 118 queda redactado de la siguiente manera:

“Artículo 118. *Cascos y otros elementos de protección.*

1. Los conductores y pasajeros de motocicletas, con y sin sidecar, de vehículos de tres ruedas, de cuadríciclos, de ciclomotores y de vehículos especiales tipo “quad”, deberán utilizar adecuadamente cascos de protección homologados según la legislación vigente, en todas las vías comprendidas en el ámbito de aplicación de este reglamento.

Cuando los vehículos anteriores cuenten con estructuras de autoprotección y estén dotados de cinturones de seguridad y así conste en la correspondiente tarjeta de inspección técnica o en el certificado de características del ciclomotor,



sus conductores y pasajeros quedarán exentos de utilizar el casco de protección, viniendo obligados a usar el referido cinturón de seguridad.

2. Los conductores de turismos, de autobuses, de automóviles destinados al transporte de mercancías, de vehículos mixtos, de conjuntos de vehículos no especiales, así como los conductores y personal auxiliar de los vehículos piloto de protección y acompañamiento y de las grúas de servicio de auxilio en carretera, deberán utilizar un chaleco reflectante de alta visibilidad, certificado según el Real Decreto 1407/1992, de 20 de noviembre, por el que se regulan las condiciones para la comercialización y libre circulación intracomunitaria de los equipos de protección individual, conforme con la norma UNE EN 471, que figura entre la dotación obligatoria del vehículo, cuando salgan de éste y ocupen la calzada o el arcén de las vías interurbanas.”

Veintinueve. El artículo 119 queda redactado de la siguiente manera:

“Artículo. 119. *Exenciones.*

1. No obstante lo dispuesto en el artículo 117, podrán circular sin los cinturones de seguridad u otros sistemas de retención homologados:

a) Los conductores, al efectuar la maniobra de marcha atrás o de estacionamiento.

b) Las personas provistas de un certificado de exención por razones médicas graves o en atención a su discapacidad. Este certificado deberá ser presentado cuando lo requiera cualquier agente de la autoridad encargado de la vigilancia del tráfico.

El certificado deberá expresar su período de validez y estar firmado por un facultativo colegiado en ejercicio. Deberá, además, llevar el símbolo establecido por la normativa vigente.

Todo certificado de este tipo expedido por la autoridad competente de un Estado miembro de la Unión Europea será válido en España.

2. La exención alcanzará igualmente cuando circulen en poblado, pero en ningún caso cuando lo hagan por autopistas, autovías o carreteras convencionales, a:

a) Los conductores de taxis cuando estén de servicio. Asimismo, cuando circulen en tráfico urbano o áreas urbanas de grandes ciudades, podrán transportar a personas cuya estatura no alcance los 135 centímetros sin utilizar un dispositivo de retención homologado adaptado a su talla y a su peso, siempre que ocupen un asiento trasero.

b) Los distribuidores de mercancías, cuando realicen sucesivas operaciones de carga y descarga de mercancías en lugares situados a corta distancia unos de otros.

c) Los conductores y pasajeros de los vehículos en servicios de urgencia.

d) Las personas que acompañen a un alumno o aprendiz durante el aprendizaje de la conducción o las pruebas de aptitud y estén a cargo de los mandos adicionales del automóvil, responsabilizándose de la seguridad de la circulación.”

Treinta. El artículo 121 queda redactado de la siguiente manera:

“Artículo 121. *Circulación de los peatones.*



1. Los peatones transitarán por las aceras y demás espacios reservados a su circulación. Cuando no existan o no sean practicables, podrán hacerlo por el arcén o, en su defecto, por la calzada, de acuerdo con las normas que se determinan en este capítulo.

2. Aún cuando haya zona peatonal, podrán circular por el arcén o, si éste no existe o no es suficiente, por la calzada adoptando las debidas precauciones y salvo prohibición de circulación:

a) Quienes lleven algún objeto voluminoso o empujen o arrastren un vehículo de reducidas dimensiones que no sea de motor, si su circulación por la zona peatonal o por el arcén pudiera constituir un estorbo considerable para los demás peatones.

b) Todo grupo de peatones dirigido por una persona o que forme cortejo.

c) Quienes transiten en silla de ruedas con o sin motor, a velocidad del paso humano.

3. En las zonas de plataforma única de calzada y acera el peatón gozará de prioridad de paso frente a los vehículos en cualquier punto de la calzada, salvo en aquellos en donde la señalización específica indique otra cosa.

4. Los vehículos no podrán circular por las aceras y demás zonas peatonales, salvo las excepciones previstas en este reglamento.

5. Quienes utilicen monopatines, patines o aparatos similares, circularán por las zonas o vías que les estén especialmente reservadas. Podrán circular por las aceras y espacios reservados a la circulación de peatones, respetando siempre la prioridad de paso de éstos y a una velocidad que no comprometa su



seguridad ni entorpezca su movilidad, si la autoridad municipal lo permite y en las condiciones que ésta determine, teniendo en cuenta para ello su uso recreativo o su uso como medio de movilidad. En ningún caso podrán ser arrastrados por vehículos.

6. Los aparatos mecánicos de movilidad personal únicamente podrán usarse en las vías, condiciones y supuestos que expresamente autorice la autoridad municipal, quedando prohibida su circulación por vías interurbanas y travesías.

Treinta y uno. El apartado 5 del artículo 130 queda redactado de la siguiente manera:

“5. La retirada de las vías y, en su caso, el traslado de un vehículo accidentado o averiado deberá realizarse por otro específicamente destinado al servicio de auxilio en carretera, provisto de las señales V-2 y V-24, salvo que se trate de motocicletas o por la configuración de aquél su retirada y traslado sólo se pueda realizar por otro tipo de vehículo o conjunto de vehículos distintos, siempre que sean adecuados a ese fin.”

Treinta y dos. La letra e) del apartado 3 y el segundo párrafo del apartado 4 del artículo 143 quedan redactados de la siguiente manera:

“e) Luz roja intermitente o destellante hacia adelante: el agente desde un vehículo indica al conductor del que le precede que debe detener el vehículo con las debidas precauciones en el lado derecho, delante del vehículo policial, en un lugar donde no genere mayores riesgos o molestias para el resto de los usuarios, permaneciendo en su interior y siguiendo las instrucciones que imparta el agente mediante la megafonía o por cualquier otro medio”.

“Cuando las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, en el ámbito de sus funciones, establezcan controles policiales de seguridad ciudadana en la vía pública, podrán regular el tráfico exclusivamente en el caso de ausencia de agentes encargados de la vigilancia y regulación del tráfico.”

Treinta y tres. Se incorpora en el artículo 161 la señal S-128, de la siguiente manera:

“S-128. Punto de vaciado de caravanas y autocaravanas. Indica la situación de un punto de vaciado de aguas residuales para caravanas y autocaravanas.”

Treinta y cuatro. Los párrafos c), d) y e) del artículo 168 quedan redactados de la siguiente manera:

“c) Marca de paso para peatones. Una serie de líneas de gran anchura, dispuestas sobre el pavimento de la calzada en bandas paralelas al eje de ésta y que forman un conjunto transversal a la calzada, indica un paso para peatones, donde los conductores de vehículos o animales deben dejarles paso. No podrán utilizarse líneas de otros colores que alternen con las blancas.

Los pasos para peatones regulados por semáforo podrán señalizarse con dos líneas discontinuas de color blanco, dispuestas sobre el pavimento perpendicularmente al eje de la calzada, dependiendo la franja de separación entre ambas líneas de las circunstancias concurrentes del tráfico y de la vía, y, en todo caso, incluirá el ancho del vado peatonal correspondiente.

d) 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. Entre ambas líneas deberá indicarse la marca de vía ciclista.

e) Marca de zona de espera adelantada. En las intersecciones reguladas por semáforo, una marca consistente en dos líneas transversales continuas y perpendiculares al eje de la calzada, que delimitan un espacio de espera para motocicletas y ciclomotores de dos ruedas, así como para bicicletas.”

Treinta y cinco. El párrafo f) del artículo 171 queda redactado de la siguiente manera:

“f) Marcas de otros colores. Las marcas que delimitan los lugares en que el estacionamiento está permitido, que sean de otro color diferente al blanco, indican que, en ciertos períodos del día, el estacionamiento está reservado a determinados usuarios, o la duración del estacionamiento autorizado está limitada, de acuerdo con lo que dispongan las ordenanzas municipales.”

Treinta y seis. Se modifican las señales V-2, V-15 y V-21 y se añade la señal V-24, en el apartado 2 del artículo 173, con la siguiente redacción:

“V-2. Vehículo - obstáculo en la vía. Indica que se trata de un vehículo para obras o servicios, tractores agrícolas, maquinaria agrícola automotriz, demás vehículos especiales, transportes especiales y columnas militares.”

“V-15. Discapacitado. Indica que el conductor del vehículo es una persona con discapacidades que reducen su movilidad y que, por tanto, puede beneficiarse de las facilidades que se le otorguen con carácter general o específico.”

“V-21. Cartel avisador de acompañamiento de vehículo especial o de vehículos en régimen de transporte especial. Indica la circulación próxima de un vehículo en régimen de transporte especial o de un vehículo especial.”



“V-24. Grúa de servicio de auxilio en carretera. Indica que se trata de una grúa de servicio de auxilio en carretera.”

Treinta y siete. Se añade un Título VI “De la circulación de las bicicletas”, que consta de seis artículos, con la siguiente redacción:

“Artículo 174. *Objeto y definiciones.*

El objeto del presente título es regular las principales normas relativas a la circulación de las bicicletas. Lo dispuesto en este título es igualmente aplicable al resto de ciclos.

En todo lo no regulado en este título será de aplicación lo dispuesto en el presente reglamento respecto a los vehículos de motor.

Artículo 175. *Obligaciones en el uso de la bicicleta.*

Los usuarios de la bicicleta deberán cumplir las normas generales de circulación, y adoptarán las medidas adecuadas para garantizar la convivencia y la seguridad en la vía con el resto de vehículos y, especialmente, con los peatones.

Artículo 176. *Posición en la vía.*

1. En vías con un límite de velocidad superior a 50 km/h, los ciclistas circularán por el arcén de su derecha, si fuera transitable y suficiente, y si no lo fuera o no existiese arcén, lo harán por la derecha y lo más cerca posible del borde 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.

No obstante lo dispuesto en el artículo 38.1, los conductores de bicicletas mayores de edad 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. La circulación deberá tener lugar por el arcén, sin invadir la calzada en ningún caso.

2. En vías urbanas con límite de velocidad igual o inferior a 50 km/h, que dispongan de al menos dos carriles de circulación por sentido, los ciclistas circularán por la calzada y por el carril derecho, favoreciendo el tránsito del resto de vehículos que circulen a mayor velocidad. Podrán circular por los otros carriles cuando vayan a cambiar de dirección, o cuando lo precisen.

En las vías que dispongan de un carril de circulación por sentido, los ciclistas circularán preferentemente por el centro del carril en la medida en que su seguridad y la de los otros usuarios lo permitan, favoreciendo el paso a otros vehículos.

3. Exclusivamente en vías urbanas, podrán adelantar y rebasar a otros vehículos por la derecha o por la izquierda, según sea más conveniente para su seguridad. En intersecciones reguladas por semáforo y retenciones de tráfico en vía urbana, podrán rebasar a los vehículos que se encuentren detenidos, conforme a lo dispuesto en el artículo 56.3 de este reglamento.

4. En vías interurbanas, los cambios de dirección se deberán realizar conforme dispone el artículo 76.2.



5. Los ciclistas podrán circular en posición paralela, en columna de a dos, lo más próximo posible al extremo derecho de la vía y colocándose en hilera en tramos sin visibilidad y cuando formen aglomeraciones de tráfico. Los ciclistas podrán circular en grupo sin necesidad de mantener entre ellos la distancia de separación que, para el resto de vehículos, establece el artículo 54.1. En este caso deberán extremar la atención, a fin de evitar alcances entre ellos.

6. Los menores de catorce años podrán circular en bicicleta por las aceras y demás zonas peatonales, respetando siempre la prioridad de paso de los peatones y a una velocidad que no comprometa la seguridad de éstos ni entorpezca su movilidad. Un mayor de edad podrá circular por la acera acompañando a uno o varios menores, en las mismas condiciones descritas.

7. En la circulación por las aceras-bici, se estará a las siguientes reglas:

a) El ciclista circulará a velocidad moderada, atendiendo a la posible irrupción de peatones y, muy especialmente, de niños y de personas con movilidad reducida, y no podrá utilizar el resto de la acera, que queda reservada al tránsito de peatones, con las excepciones previstas en el apartado anterior.

b) El peatón no podrá transitar sobre las aceras-bici, salvo para atravesarlas. En este caso, la preferencia de paso corresponde al ciclista.

8. En los pasos para peatones que no cuenten con pasos específicos para bicicletas, los ciclistas que circulen por la acera-bici o por la acera podrán utilizar aquéllos para cruzar la calzada, adaptando su velocidad a la del peatón y cuidando de no ponerlos en peligro. En este caso, las bicicletas tendrán prioridad de paso sobre los vehículos a motor, y los peatones sobre las bicicletas.

9. En la circulación dentro de las glorietas, teniendo en cuenta las normas de prioridad que establece el artículo 64, el ciclista ocupará la parte de la misma



que necesite para hacerse ver. Ante la presencia de un ciclista, el resto de vehículos reducirá su velocidad, evitará en todo momento cortar su trayectoria y facilitará su maniobra.

10. En las vías urbanas donde esté limitada la velocidad a 30 km/h o inferior, la autoridad municipal podrá permitir la circulación de las bicicletas en contrasentido, mediante el empleo de la señalización que corresponda, con el fin de informar de ello a todos los usuarios de la vía. En este caso, los ciclistas deben circular lo más próximo posible al borde derecho de la calzada en el sentido de su marcha.

Artículo 177. *Velocidad.*

1. Los ciclistas circularán a la velocidad que les permita mantener el control de la bicicleta, evitando caer de la misma y pudiendo detenerla en cualquier momento, siempre dentro de los límites fijados en los artículos 48 y 50 de este reglamento. Asimismo, podrán circular por debajo de los límites de velocidad, de conformidad con lo previsto en el artículo 49.2.

En los supuestos de circulación del ciclista por la acera y demás zonas peatonales, éste adaptará su movimiento de marcha al del peatón, llegando a detener la bicicleta cuando fuera necesario, para garantizar su prioridad.

2. Los ciclistas podrán superar el límite de velocidad previsto para ellos en el artículo 48, especialmente en descensos pronunciados, sin sobrepasar en ningún caso los límites de velocidad establecidos para el resto de los vehículos.

Artículo 178. *Transporte de personas y carga.*

1. En las bicicletas, salvo en autovías, se podrá transportar carga, y pasajeros si el conductor es mayor de edad. Los ciclos que, por construcción, no



puedan ser ocupados por más de una persona podrán transportar, no obstante, cuando el conductor sea mayor de edad, un menor de hasta siete años en asiento adicional que habrá de ser certificado con arreglo a las disposiciones reglamentarias que desarrolle el Ministerio de Industria, Energía y Turismo.

2. El transporte de personas o carga deberá efectuarse de tal forma que no puedan:

- a) Arrastrar, caer total o parcialmente, o desplazarse de manera peligrosa.
- b) Comprometer la estabilidad del vehículo.
- c) Ocultar los dispositivos de alumbrado o de señalización óptica.

3. Se podrán utilizar en las bicicletas remolques, semirremolques u otros elementos debidamente certificados con arreglo a las disposiciones reglamentarias que desarrolle el Ministerio de Industria, Energía y Turismo, para el transporte de personas o de carga, en vías urbanas o en vías reservadas para este tipo de vehículos.

Artículo 179. *Otras normas.*

1. Los ciclistas, y en su caso los ocupantes, están obligados a utilizar cascos de protección homologados o certificados según la legislación vigente cuando circulen por vías interurbanas, salvo en rampas ascendentes prolongadas o en condiciones extremas de calor.

Los menores de dieciséis años están obligados a utilizar el casco de protección, sin excepción alguna, con independencia de la vía por la que circulen.

Los ciclistas en competición se regirán por sus propias normas.



2. Los ciclistas podrán hacer uso del timbre para advertir de su presencia a otros usuarios de la vía.

3. Las bicicletas podrán ser transportadas por otros vehículos utilizando dispositivos destinados para ello y cumpliendo las normas generales sobre sujeción y aseguramiento de la carga. Estas normas generales de sujeción y aseguramiento de la carga también se tendrán en cuenta cuando se transporten bicicletas dentro del vehículo.

4. Los ciclistas deberán llevar encendido el alumbrado del que deban estar dotadas las bicicletas según el Reglamento General de Vehículos, cuando circulen entre la puesta y la salida del sol, o a cualquier hora del día en los túneles, pasos inferiores, tramos de vía afectados por la señal "Túnel" (S-5) y cuando existan condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad. En estas circunstancias, cuando circulen por vías interurbanas, llevarán, además, colocada una prenda reflectante homologada que permita a los demás conductores y usuarios distinguirlos a una distancia de 150 metros o, en su defecto, elementos reflectantes suficientes que permitan que sean distinguidos a esta distancia.

5. Para indicar su posición a los vehículos que se aproximan a ellos por detrás, en vías interurbanas, los ciclistas podrán hacer uso de dispositivos de señalización que indiquen la separación lateral de 1,5 metros que todo conductor de vehículo debe respetar al adelantarles. Estos dispositivos:

a) Serán de material flexible y podrán incluir elementos reflectantes.

b) Podrán sobresalir lateralmente un máximo de 1 metro desde el eje longitudinal de la bicicleta.



c) No podrán comprometer la estabilidad del vehículo.”

Treinta y ocho. La Disposición final tercera queda redactada de la siguiente manera:

“Disposición final tercera *Referencias al 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.*

Las referencias a los artículos 65, 67 y 70 del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial se sustituyen, en los artículos de este reglamento que se especifican, como se indica a continuación:

a) En el artículo 3.2, las referencias al artículo 65.4.a) y 5.c) se entenderán hechas al artículo 65.4.m) y 5.e).

b) En el artículo 6.2, la referencia al artículo 65.4.b) se entenderá hecha al artículo 65.4.n).

c) En el artículo 7.2, la referencia al artículo 70.2 se entenderá hecha al artículo 84.1.h).

d) En el artículo 9.3, la referencia al artículo 65.5.d) se entenderá hecha al artículo 65.4.u).

e) En el artículo 10.4, la referencia al artículo 67.2 se entenderá hecha al artículo 65.4.o).

f) En el artículo 13.3, la referencia al artículo 67.2 se entenderá hecha al artículo 65.4.o).



g) En el artículo 19.3, la referencia al artículo 67.2 se entenderá hecha al artículo 65.4.o).

h) En el artículo 25.2, la referencia al artículo 70 se entenderá hecha al artículo 84.1.d).

i) En el artículo 26.2, la referencia al artículo 65.5.a) y b) se entenderá hecha al artículo 65.c) y d).

j) En el artículo 39.8, la referencia al artículo 67.2 se entenderá hecha al artículo 65.5.l).

k) En el artículo 41.2, las referencias a los artículos 65.4.c) y 65.5.e), se entenderán hechas a los artículos 65.4.a) y b) y 65.5. a) y b), respectivamente.

l) En el artículo 42.2, las referencias a los artículos 65.4.c) y 65.5.e), se entenderán hechas a los artículos 65.4.a) y b) y 65.5. a) y b), respectivamente.

m) En el artículo 46.2, las referencias a los artículos 65.4.c) y 65.5.e) se entenderán suprimidas.

n) En el artículo 49.4, la referencia al artículo 65.4.c) se entenderá suprimida.

ñ) En el artículo 51.2, la referencia a los artículos 65.4.c) y 65.5.e), se entenderán suprimidas.

o) En el artículo 53.2, la referencia al artículo 65.4.c) se entenderá suprimida.



p) En el artículo 54.4, la referencia al artículo 65.4.c) se entenderá hecha al artículo 65.4.ñ).

q) En el artículo 89.2, la referencia al artículo 65.4.d) se entenderá hecha al artículo 65.4.c).

r) En el artículo 120.2, la referencia al artículo 65.5.h) se entenderá hecha al artículo 65.5.i).

s) En el artículo 139.4, la referencia al artículo 65.4.f) se entenderá hecha al artículo 65.4.z bis).

t) En el artículo 142.4, la referencia al artículo 65.4.f) se entenderá hecha al artículo 65.6.a).”

Treinta y nueve. Se incorpora una Disposición final cuarta con la siguiente redacción:

“Disposición final cuarta. *Habilitación para la modificación del anexo I del Reglamento General de Circulación.*

Se faculta a los Ministros del Interior y de Fomento para modificar por Orden el anexo I del Reglamento General de Circulación. La modificación de los apartados 1 y 2 de dicho anexo se hará por Orden del Ministro del Interior.

Cuarenta. Se incorpora una Disposición final quinta con la siguiente redacción:

“Disposición final quinta. *Regulación de las condiciones, formación y habilitación de determinado personal.*

Los Ministerios del Interior y de Educación, Cultura y Deporte fijarán las condiciones, formación y habilitación del personal que pueda actuar en el acompañamiento de los vehículos especiales y de los vehículos en régimen de transporte especial, singularmente en el caso de autoescolta.”

Cuarenta y uno. Se modifica el anexo I “Señales de circulación”, de la manera siguiente:

a) Se sustituye en el apartado 1.2 “Señales desde los vehículos”, la imagen de la señal “Luz roja o amarilla intermitente o destellante hacia adelante” por la que se inserta a continuación:

“



Luz roja intermitente o destellante hacia adelante.”

b) Se incorporan en el apartado 6.2 “Marcas blancas transversales”, dos nuevas imágenes de “Marca de paso para peatones” y de “Marca de zona de espera adelantada”, y se sustituye la imagen de la “Marca de paso para ciclistas”, de la manera siguiente:

“



Marca de paso para peatones regulado por semáforo”

“



Marca de paso para ciclistas”

“



Marca de zona de espera adelantada”

c) Se incorpora en el apartado 6.5 “Marcas de otros colores”, la imagen de la marca vial verde, de la manera siguiente:

“



Marcas verdes”

“



Marcas rojas”

Cuarenta y dos. Se modifica el anexo II “Pruebas deportivas, marchas ciclistas y otros eventos”, que pasa a titularse “Pruebas deportivas, marchas cicloturistas y otros eventos”, constando de treinta y tres artículos, con la siguiente redacción:

“ANEXO II

Pruebas deportivas, marchas cicloturistas y otros eventos

Sección 1ª. Pruebas deportivas.

Artículo 1. *Objeto.*

Esta normativa tiene por objeto establecer una regulación de la utilización de la vía para la realización de pruebas deportivas competitivas organizadas.

Artículo 2. Tramitación de las solicitudes de autorización.

La tramitación para solicitar la autorización de las pruebas deportivas por parte de la autoridad administrativa correspondiente será la siguiente:

1. Competencias.

La competencia para expedir la autorización para celebrar una prueba deportiva corresponderá:

a) Al organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, cuando su recorrido discorra, en todo o en parte, por carreteras estatales o se desarrolle por vías de más de una Comunidad Autónoma.

b) A la Comunidad Autónoma correspondiente y a las Ciudades de Ceuta y Melilla, cuando la prueba se desarrolle íntegramente por vías situadas dentro de su ámbito territorial, siempre que no utilice, en todo o en parte, carreteras estatales.

c) Al Ayuntamiento, cuando la prueba se desarrolle íntegramente dentro del casco urbano, con exclusión de las travesías.

2. Informes.

a) Del titular de la vía: los organismos titulares de las vías por las que vayan a discurrir las pruebas deportivas emitirán informe sobre su viabilidad.

b) Del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico: cuando la competencia para autorizar las pruebas esté atribuida a una Comunidad Autónoma, ésta solicitará informe de las Jefaturas de Tráfico de las provincias por cuyo territorio discurren, y, en el caso de que la competencia esté atribuida a las Ciudades de Ceuta o de Melilla, éstas solicitarán informe de la Jefatura Local de Tráfico, siempre que la vigilancia y regulación del tráfico esté atribuida a la Administración General del Estado. En las Comunidades Autónomas que tengan transferida la competencia de ejecución en materia de vigilancia de la circulación,

el informe se solicitará al órgano que la ejerza. Los informes fijarán los servicios de vigilancia.

c) Los informes previstos en los párrafos a) y b) tendrán carácter vinculante cuando se opongan a la realización de la prueba deportiva o la condicionen al cumplimiento de determinadas prescripciones técnicas.

3. Documentación.

La solicitud de autorización especial para celebrar pruebas deportivas se dirigirá al órgano competente con, al menos, 30 días hábiles de antelación, o 45 días hábiles si se trata de eventos o actividades de más de 1 día de duración o que discurran por el territorio de más de una provincia, acompañada de los siguientes documentos:

a) Permiso de organización expedido por la federación deportiva correspondiente, cuando así lo exija la legislación deportiva.

b) Memoria de la prueba en la que se hará constar:

1º Nombre de la actividad y, en su caso, número cronológico de la edición.

2º Reglamento de la prueba.

3º Croquis preciso del recorrido, fecha de celebración, itinerario, perfil, horario probable de paso por los distintos puntos determinantes del recorrido y promedio previsto tanto de la cabeza de la prueba como del cierre de ésta.

4º Identificación de los responsables de la organización, y concretamente del director ejecutivo, y del responsable de seguridad vial, que dirigirá la actividad del personal auxiliar habilitado.



5º Número aproximado de participantes previstos y número máximo de participantes que se van a admitir.

6º Proposición de medidas de señalización de la prueba y del resto de los dispositivos de seguridad previstos en los posibles lugares peligrosos, así como la función que deba desempeñar el personal auxiliar habilitado, todo ello mediante informe detallado y que será comunicado en su momento por el responsable de la seguridad vial de la prueba o las fuerzas del orden al personal responsable de la vigilancia de estos puntos conflictivos.

El responsable de seguridad vial de la prueba deberá conocer las normas de circulación, para lo cual deberá poseer permiso de conducción en vigor.

Las autoridades competentes redactarán una instrucción específica que contendrá nociones básicas sobre regulación de tráfico, y cuyo contenido será de obligado conocimiento para el responsable de seguridad vial de la prueba.

7º Justificante de la contratación de los seguros de responsabilidad civil y de accidentes a los que se refiere el artículo 14 de este anexo.

8º Identificación y localización de servicios de urgencias médicas, así como de hospitales y centros de salud más cercanos al recorrido.

4. Resolución.

La autoridad competente dictará y notificará la resolución en el plazo de 15 días hábiles desde la entrada de la solicitud en el registro del órgano competente para su tramitación. Transcurrido este plazo sin que se haya dictado la resolución, se entenderá concedido el permiso para la organización de la prueba. Contra la resolución podrán interponerse los recursos que procedan. La resolución que se



dicte fijará los servicios de vigilancia, cuyo coste correrá a cargo de los organizadores de la prueba.

Artículo 3. Normativa aplicable.

La actividad de las pruebas deportivas se regirá por las normas establecidas en este anexo, por los reglamentos deportivos y demás normas que resulten de aplicación.

Artículo 4. Uso de las vías.

Las pruebas deportivas, salvo que la autorización disponga lo contrario, se disputarán con el tráfico completamente cerrado a los usuarios ajenos a dicha prueba, y gozarán del uso exclusivo de las vías en el espacio comprendido entre el vehículo de apertura con bandera roja y el de cierre con bandera verde.

Artículo 5. Control de las pruebas deportivas.

El control y orden de la prueba, tanto por lo que respecta a los participantes como al resto de usuarios de la vía, estará encomendado a los agentes de la autoridad o al personal de la organización habilitado, que actuará siguiendo las directrices de los agentes o del responsable de seguridad vial.

La autoridad competente podrá establecer en la autorización que haya un envío telemático de geoposición que facilite el seguimiento y control de la prueba deportiva.

Artículo 6. Obligaciones de los participantes.

1. Todos los participantes en una prueba deportiva, con las excepciones previstas en este reglamento, están obligados al cumplimiento de las normas

particulares del reglamento de la prueba y a las que en un momento determinado establezca o adopte, por seguridad, el responsable de la prueba o la autoridad competente, estando eximidos del cumplimiento de las normas generales de circulación cuando se celebre con el tráfico completamente cerrado a los usuarios ajenos a la prueba.

2. Cuando un participante no se encuentre en condiciones para mantener el horario previsto para el último de los participantes o sobrepase el tiempo previsto de cierre de control de la actividad, será superado por el vehículo con bandera verde, que indica el final de la zona de competición, por lo que deberá abandonar la prueba con el fin de no entorpecer el tráfico automovilístico y el desarrollo de la propia actividad. En caso de continuar será considerado un usuario más de la vía y dejará de serle de aplicación la regulación contenida en esta sección o la normativa específica que se determine en la autorización de la prueba.

Artículo 7. Vehículos de apoyo.

La organización dispondrá de vehículos de apoyo suficientes, banderines y medios adecuados para la señalización del recorrido, tanto por lo que respecta a los participantes como al resto de usuarios de la vía, así como de los servicios necesarios para retirar la señalización al terminar la actividad, y desperdicios que ocasionen los avituallamientos, dejando la vía y sus alrededores en el mismo estado que antes de su celebración.

Artículo 8. Señalización de itinerarios.

Los itinerarios deben señalizarse en los lugares peligrosos, incluso con la presencia de personal de la organización y con instrucciones precisas del responsable de seguridad vial. Las señalizaciones deberán ser retiradas o borradas una vez que pase el último participante y nunca serán colocadas de

manera que provoquen confusión para la circulación rodada ajena a la actividad deportiva. Cuando las indicaciones se hagan sobre la calzada, se deberán utilizar materiales que se borren después de pocas horas.

Artículo 9. *Condiciones de la circulación.*

1. Todas las pruebas, salvo que la autorización disponga lo contrario, irán precedidas por un agente de la autoridad con una bandera roja y finalizadas por otro con una bandera verde, las cuales acotarán para los participantes y el resto de usuarios de la vía el inicio y fin del espacio ocupado para la prueba. En su caso, estará prohibida la circulación de vehículos en el espacio comprendido entre la bandera roja y la verde, excepto los vehículos autorizados expresamente y con la autorización situada en lugar visible.

Entre una y otra bandera, el personal auxiliar habilitado que realice funciones de orden, control o seguridad irá provisto de una bandera de color amarillo en indicación de atención o peligro, así como con vestimenta de alta visibilidad homologada y que responda a las prescripciones técnicas de las normas que resulten de aplicación.

2. Sin perjuicio de ello, salvo que la autorización disponga lo contrario, la organización incorporará vehículos pilotos de protección que estarán dotados de carteles que anuncien el comienzo y el final de la prueba, y deberán, en su caso, situar el coche de apertura y cierre de la prueba como mínimo 200 metros por delante y por detrás del primer participante y del último, respectivamente.

3. Las características de los vehículos piloto a que se hace referencia en el apartado anterior serán las siguientes:

a) Vehículo de apertura:



1º Cuando únicamente participen ciclistas, portará la señal V-22 “Cartel avisador de acompañamiento de ciclistas” y para el resto de pruebas deportivas, portará un cartel con la inscripción «Atención: prueba deportiva. STOP», sin que en ningún caso exceda la anchura del vehículo.

2º Bandera roja.

3º Señal V-2.

4º Luces indicadoras de dirección con señal de emergencia y de cruce encendidas.

b) Vehículo de cierre:

1º Cuando únicamente participen ciclistas, portará la señal V-22 “Cartel avisador de acompañamiento de ciclistas” y para el resto de pruebas deportivas, portará un cartel con la inscripción «Fin de carrera. CONTINÚE», sin que en ningún caso exceda la anchura del vehículo.

2º Bandera verde.

3º Señal V-2.

4º Luces indicadoras de dirección con señal de emergencia y de cruce encendidas.

Artículo 10. *Servicios sanitarios.*

1. La organización dispondrá la existencia durante la celebración de la actividad de la presencia obligatoria, como mínimo, de una ambulancia asistencial



de clase C, con su dotación reglamentaria, sin perjuicio de su ampliación con más personal sanitario en la medida que se estime necesario.

2. En las pruebas cuya participación supere los 750 deportistas, se contará con dos ambulancias asistenciales de clase C, con su dotación reglamentaria, y deberá añadirse, como mínimo, una ambulancia más por cada fracción suplementaria de 1.000 participantes.

Artículo 11. Condición de los participantes.

Los participantes que circulen fuera del espacio delimitado por los vehículos de señalización de inicio y fin de la prueba serán considerados usuarios normales de la vía, y no les será de aplicación esta normativa especial.

Artículo 12. Requisitos de los responsables de la prueba.

El director ejecutivo y el responsable de seguridad vial de la prueba deportiva deberán ser mayores de edad y tener conocimientos de las normas de circulación, para lo que será suficiente poseer la licencia o el permiso de conducción en vigor, así como de las instrucciones específicas a seguir que figuren en la autorización de la prueba.

El responsable de seguridad vial deberá seguir en todo momento las instrucciones de los agentes encargados del control y el orden e indicará de modo preciso a cada uno de los miembros del personal auxiliar habilitado la función que deban desempeñar, de acuerdo con la memoria aprobada por la autoridad administrativa competente.

Artículo 13. Personal auxiliar.



El personal auxiliar para el mantenimiento del orden y control de la actividad deberá ser en número razonable, en función de las características de la actividad, dependerá del responsable de seguridad vial y deberá tener, como mínimo, las siguientes características:

- a) Ser mayor de 18 años y poseer permiso de conducción válido y en vigor.
- b) Disponer por escrito de las instrucciones precisas dadas por el responsable de seguridad vial de la prueba y que habrán sido explicadas previamente por éste o por los agentes de la autoridad que den cobertura a la prueba.
- c) Disponer de un sistema de comunicación eficaz que permita al responsable de seguridad vial entrar en contacto con el personal habilitado durante la celebración de la prueba.
- d) Disponer de material de señalización adecuado, integrado, como mínimo, por elementos de balizamiento, una bandera amarilla de advertencia de peligro y paleta con señales R-2 y R-400. En todo caso, la autorización podrá determinar otros elementos que sustituyan o complementen a estos elementos.
- e) Deberá poder desplazarse de un punto a otro del recorrido para el ejercicio de sus funciones.

Artículo 14. Obligaciones de los participantes.

Todos los participantes de la prueba deben estar cubiertos por un seguro de responsabilidad civil que cubra los posibles daños a terceros hasta los mismos límites que para daños personales y materiales establece el Real Decreto 7/2001, de 12 de enero, para el seguro de responsabilidad civil de vehículos a motor de suscripción obligatoria, y un seguro de accidentes que tenga, como mínimo, las



coberturas del seguro obligatorio deportivo regulado en el Real Decreto 849/1993, de 4 de junio, sin cuya preceptiva contratación no se podrá celebrar prueba alguna.

Sección 2ª. *Marchas cicloturistas.*

Artículo 15. *Objeto y ámbito de aplicación.*

1. Esta normativa tiene por objeto establecer una regulación de las marchas cicloturistas organizadas, concebidas como un ejercicio físico con fines deportivos, turísticos o culturales.

2. Se entenderá por marchas cicloturistas organizadas aquellas actividades de más de 100 ciclistas.

3. Las marchas cicloturistas de hasta 100 participantes deberán desarrollarse con estricto cumplimiento de las normas generales de circulación que le sean de aplicación. En el supuesto de que quieran circular agrupados, deberán cumplir las siguientes condiciones:

a) El fin de la marcha se señalizará con un vehículo que portará la señal V-22.

b) No se realizarán en itinerarios donde existan restricciones o limitaciones a la circulación impuestas por el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o por la autoridad autonómica competente.

c) En ningún caso podrán invadir la parte de calzada destinada a la circulación en sentido contrario.

Artículo 16. *Marchas cicloturistas organizadas.*



Las normas establecidas en esta sección sólo regulan con carácter vinculante las marchas cicloturistas organizadas.

Artículo 17. Requisitos de las marchas cicloturistas organizadas.

Las marchas cicloturistas organizadas deberán cumplimentar los requisitos administrativos indicados en el artículo 2 de la sección 1ª de este anexo.

Artículo 18. Comunicación a las autoridades competentes.

La organización estará obligada a comunicar la celebración de la marcha cicloturista a los ayuntamientos de las localidades por los que aquélla discurra.

Artículo 19. Control de las marchas cicloturistas.

El control y orden de la marcha, tanto en lo que respecta a los participantes como al resto de usuarios de la vía, estará encomendado a los agentes de la autoridad o al personal de la organización habilitado. Las órdenes o instrucciones emanadas de dicho personal durante el desarrollo de la actividad, que actuarán siguiendo las directrices de los agentes, tendrán la misma consideración que la de dichos agentes, al actuar como auxiliar de éstos.

Artículo 20. Obligaciones de los participantes.

Todos los participantes de una actividad cicloturista organizada, con las excepciones previstas en este reglamento, podrán circular y agruparse libremente, siempre por su carril, excepto que por seguridad el responsable de la marcha o la autoridad competente puntualmente indique otro criterio durante el desarrollo de la marcha.



En general, los participantes deberán cumplir la normativa de circulación, especialmente cuando marchen desagrupados de los demás.

Artículo 21. *Vehículos piloto de apoyo.*

La organización dispondrá, salvo que la autorización disponga lo contrario, de vehículos piloto de apoyo suficientes, banderines y medios adecuados para la señalización del recorrido, tanto por lo que respecta a los participantes como al resto de usuarios de la vía, así como de los servicios necesarios para retirar la señalización al término de la actividad, y desperdicios que ocasionen los avituallamientos, dejando la carretera y sus alrededores en el mismo estado que antes de su celebración.

Artículo 22. *Señalización de itinerarios.*

Los itinerarios deben señalizarse en los lugares peligrosos, incluso con la presencia de personal de la organización habilitado y con instrucciones precisas del responsable de la organización. Las señalizaciones deberán ser retiradas o borradas una vez que pase el último participante y nunca serán colocadas de manera que provoquen confusión para la circulación rodada ajena a la actividad ciclista. Cuando las indicaciones se hagan sobre la calzada, se deberán utilizar materiales que se borren después de pocas horas.

Artículo 23. *Condiciones de la circulación.*

1. Todas las marchas, salvo que la autorización disponga lo contrario, irán precedidas por un agente de la autoridad con una bandera roja y finalizadas por otro con una bandera verde, las cuales acotarán para los participantes y el resto de usuarios de la vía el inicio y el fin del espacio ocupado para la marcha. Entre una y otra el personal auxiliar habilitado que realice funciones de orden, control o



seguridad irá provisto de una bandera de color amarillo en indicación de precaución.

2. Sin perjuicio de ello, y salvo que la autorización disponga lo contrario, la organización incorporará vehículos piloto de protección que estarán dotados de carteles que anuncien el comienzo y el final de la marcha, y deberán, en su caso, situar el coche de apertura y cierre de la marcha como mínimo 200 metros por delante y por detrás del primer participante y del último, respectivamente.

3. Las características de los vehículos piloto a los que se hace referencia en el apartado anterior serán las siguientes:

a) Vehículo de apertura:

1º Portará la señal V-22 “Cartel avisador de acompañamiento de ciclistas”.

2º Bandera roja.

3º Señal V-2.

4º Luces indicadoras de dirección con señal de emergencia y de cruce encendidas.

b) Vehículo de cierre:

1º Portará la señal V-22 “Cartel avisador de acompañamiento de ciclistas”.

2º Bandera verde.

3º Señal V-2.



4º Luces indicadoras de dirección con señal de emergencia y de cruce encendidas.

Artículo 24. Servicios sanitarios.

1. La organización dispondrá durante la celebración de la actividad de la presencia obligatoria, como mínimo, de una ambulancia asistencial de clase C, con su dotación reglamentaria, sin perjuicio de su ampliación con más personal sanitario en la medida que se estime necesario.

2. En las marchas cuya participación supere los 750 ciclistas, se contará con dos ambulancias asistenciales de clase C, con su dotación reglamentaria, y deberá añadirse, como mínimo, una ambulancia más por cada fracción suplementaria de 1.000 participantes.

Artículo 25. Comportamiento de los participantes.

Los agentes de la autoridad y el personal auxiliar habilitado podrán impedir su continuidad en la actividad a aquellas personas que con sus acciones constituyan un peligro para el resto de los participantes o usuarios de las vías.

Artículo 26. Requisitos de los responsables de la marcha.

El director ejecutivo y el responsable de seguridad vial de la marcha deberán ser mayores de edad. Este último deberá conocer las normas de circulación, para lo cual deberá poseer permiso de conducción en vigencia.

El responsable de seguridad vial deberá seguir en todo momento las instrucciones de los agentes encargados del control y el orden e indicará de modo preciso a cada uno de los miembros del personal auxiliar habilitado la función que



deban desempeñar, de acuerdo con la memoria aprobada por la autoridad administrativa competente.

Artículo 27. Personal auxiliar.

El personal auxiliar para el mantenimiento del orden y control de la actividad deberá ser en número razonable, en función de las características de la actividad, dependerá del responsable de seguridad vial y deberá tener, como mínimo, las siguientes características:

- a) Ser mayor de 18 años y poseer permiso de conducción válido y en vigor.
- b) Disponer por escrito de las instrucciones precisas dadas por el responsable de seguridad vial de la marcha y que habrán sido explicadas previamente por éste o por los agentes de la autoridad que den cobertura a la marcha.
- c) Estar debidamente identificado con petos, así como con vestimenta de alta visibilidad homologada y que responda a las prescripciones técnicas de las normas que resulten de aplicación. Disponer de un sistema de comunicación eficaz que permita al responsable de seguridad vial entrar en contacto con el personal habilitado durante la celebración de la marcha.
- d) Disponer de material de señalización adecuado, integrado, como mínimo, por elementos de balizamiento, una bandera amarilla de advertencia de peligro y paleta con señales R-2 y R-400. En todo caso, la autorización podrá determinar otros elementos que sustituyan o complementen a estos elementos.
- e) Deberá desplazarse de un punto a otro del recorrido para el ejercicio de sus funciones.



Artículo 28. *Obligaciones de los participantes.*

Todos los participantes de la marcha deben estar amparados por un seguro de responsabilidad civil que cubra los posibles daños a terceros y por un seguro de accidentes que tenga, como mínimo, las coberturas del seguro obligatorio deportivo, sin cuya preceptiva contratación no se podrá celebrar marcha alguna.

Artículo 29. *Prohibiciones.*

Como norma general, está prohibido el seguimiento de coches de los participantes. Sólo los vehículos autorizados expresamente y con la autorización situada en lugar visible pueden circular detrás de los grupos de ciclistas.

Artículo 30. *Desarrollo de las marchas.*

Las marchas, salvo que la autorización disponga lo contrario, se desarrollarán con el tráfico abierto.

Artículo 31. *Formación y habilitación del personal auxiliar.*

Por los Ministerios del Interior y de Educación, Cultura y Deporte se fijarán las condiciones, formación y habilitación del personal auxiliar de los agentes de la autoridad que pueda actuar en competiciones deportivas en carretera y marchas cicloturistas.

Sección 3ª. *Otros eventos.*

Artículo 32. *Participación de vehículos históricos.*

Se consideran eventos para vehículos históricos aquellos en los que participen vehículos históricos catalogados como tales, de acuerdo con el Real

Decreto 1247/1995, de 14 de julio, por el que se aprueba su reglamento regulador, o de más de 35 años de antigüedad en número superior a 10, para la celebración de acontecimientos o manifestaciones turísticas, concentraciones, concursos de conservación o elegancia y, en general, cualquier clase de evento en los que no se establezca clasificación alguna sobre la base del movimiento de los vehículos, ya sea en función de su velocidad o de la regularidad.

Artículo 33. Normativa aplicable.

Los eventos a los que se refiere el artículo anterior se registrarán, en lo que resulte de aplicación, por el artículo 2.3 de la sección 1ª, si bien sólo será exigible el seguro de responsabilidad civil. La circulación por la vía pública de estas agrupaciones de vehículos podrá estar precedida y seguida de un vehículo piloto.”

Cuarenta y tres. Se modifica el anexo III “Normas y condiciones de circulación de los vehículos especiales y de los vehículos en régimen de transporte especial”, con la siguiente redacción:

“ANEXO III

Normas y condiciones de circulación de los vehículos especiales y de los vehículos en régimen de transporte especial

La puesta en circulación de los vehículos especiales y de los vehículos en régimen de transporte especial deberá estar amparada por la autorización complementaria previa, contemplada en los artículos 14.2 y 28.6 del Reglamento General de Vehículos. Su circulación se ajustará a las normas generales de este reglamento que les sean de aplicación. Sobre ellas prevalecerán las condiciones de circulación que se fijen en la correspondiente autorización complementaria de circulación.



Los vehículos especiales y los vehículos en régimen de transporte especial se clasifican en:

- Grupo 1: vehículos en régimen de transporte especial al superar, por razón de la carga indivisible transportada, las masas o dimensiones máximas.

- Grupo 2: vehículos especiales agrícolas y sus conjuntos que, por construcción, superan permanentemente las masas o dimensiones máximas.

- Grupo 3: vehículos especiales y sus conjuntos de obras y de servicios que, por construcción, superan permanentemente las masas o dimensiones máximas.

- Grupo 4: demás vehículos especiales.

Las normas y condiciones de circulación de los vehículos especiales y de los vehículos en régimen de transporte especial se agrupan y sistematizan de la siguiente forma:

SECCIÓN 1.^a CONDICIONES DE CIRCULACIÓN COMUNES PARA LOS GRUPOS 1, 2 Y 3

1. Mantendrá una separación mínima de 50 metros con el vehículo que le preceda y permitirá y facilitará el adelantamiento a los vehículos de marcha más rápida, y se detendrá si ello fuera preciso, y sin obligar en ningún caso a los conductores de otros vehículos a modificar bruscamente su velocidad o trayectoria.

2. Las detenciones y estacionamientos se efectuarán fuera de la calzada y del arcén.

3. El vehículo piloto está obligado a utilizar la señal V-21 y autorizado para utilizar la señal V-2 mientras preste el servicio, la cual deberá ser visible tanto hacia delante como hacia atrás y será desconectada al finalizar el servicio.

Entre el personal del vehículo piloto y el de la cabina del vehículo especial o en régimen de transporte especial deberán poder establecerse comunicaciones por radio y/o por teléfono en una lengua conocida por ambas partes.

4. Los vehículos especiales y los vehículos en régimen de transporte especial, además de los dispositivos de señalización que determina el Reglamento General de Vehículos para la categoría del vehículo en cuestión, deberán disponer de señales luminosas V-2 distribuidas de tal forma que quede perfectamente delimitado el contorno de la sección transversal de los vehículos, en sus frontales anterior y posterior, así como de señales V-4, V-5 (optativa de la V-4), V-6, V-16, V-20 y de las contempladas en el artículo 15.6 y 7 del Reglamento General de Circulación, cuando proceda. Asimismo utilizarán permanentemente el alumbrado de cruce.

5. En todo momento se cumplirán las disposiciones restrictivas de circulación especialmente establecidas, las que se hallen señalizadas en la vía o las que sean indicadas por los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico.

6. La circulación deberá suspenderse saliendo de la plataforma, con ocasión de la existencia de fenómenos atmosféricos adversos que supongan un riesgo para la circulación, o cuando no exista una visibilidad de 150 metros, como mínimo, tanto hacia delante como hacia atrás.

7. El titular del vehículo deberá cerciorarse, incluso recorriendo el itinerario previamente a la realización de cada viaje, de la no existencia de limitaciones u obstáculos físicos que lo impidan.

8. Cuando la anchura de los vehículos especiales o en régimen de transporte especial sea igual o superior a los cinco metros precisarán escolta de los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico. Este acompañamiento podrá realizarse en régimen de autoescolta en las condiciones que se establezcan por el organismo competente en materia de tráfico. En todo caso el titular de la autorización deberá designar un responsable de seguridad del transporte.

9. Siempre que se requiera escolta de los vehículos especiales o en régimen de transporte especial por los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico, el titular deberá dar cuenta, con un mínimo de 72 horas de antelación, a los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico de la provincia de partida, del lugar, hora, fecha de la iniciación por cada uno de los viajes autorizados, recorrido concreto que va a realizar y matrícula del vehículo o las del conjunto de vehículos que realizarán el viaje, adjuntando copia de la autorización. Asimismo se dirigirá idéntico aviso al órgano designado para su recepción por el titular de la vía.

Cuando no se requiera escolta, y siempre que así se disponga en la autorización complementaria como condición de circulación, el titular deberá cumplimentar todo lo previsto en el párrafo anterior el día anterior a la realización de cada viaje.

10. Cuando el titular de la autorización complementaria sea una persona jurídica que haya utilizado, directamente o a través de representante autorizado, medios electrónicos para cumplimentar y/o presentar la solicitud para su expedición, deberá, asimismo efectuar las comunicaciones y avisos previstos en el punto 9 por medios electrónicos, siempre que éstos existan y estén disponibles.

11. La autorización complementaria de circulación podrá prescribir el envío telemático de la geoposición del vehículo especial o en régimen de transporte especial durante su circulación en las condiciones que determine el organismo competente en materia de tráfico.

Cuando no se requiera escolta de los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico, se disponga de medios telemáticos de seguimiento de flotas y así se establezca en la autorización complementaria expedida al efecto, la comunicación del viaje a los agentes, en el caso de que así se hubiera prescrito, se podrá retrasar hasta el mismo momento de partida, debiendo comunicar su posición con la frecuencia mínima determinada en la autorización hasta la finalización del viaje.

Además de éstas, deberán cumplirse para cada uno de los citados grupos las siguientes normas y condiciones de circulación:

Grupo 1. Normas y condiciones de circulación para vehículos en régimen de transporte especial al superar, por razón de la carga indivisible transportada, las masas o dimensiones máximas.

1. En vías urbanas deberán seguir el itinerario determinado por la autoridad municipal.

2. Acompañamiento de vehículo piloto:

a) Por dimensiones: cuando el vehículo en régimen de transporte especial supere los tres metros de anchura o su longitud supere los 20,55 metros, deberá situarse un vehículo piloto a una distancia mínima de 50 metros, detrás en autopistas, autovías y carreteras convencionales con calzadas separadas para cada sentido que dispongan de dos carriles en cada sentido de circulación, y delante en el resto de carreteras.

Cuando la longitud del vehículo en régimen de transporte especial sea mayor de 40 metros y menor o igual a 50 metros, deberán situarse dos vehículos piloto, ambos detrás, el primero a una distancia mínima de 50 metros y el segundo a una distancia mínima de 200 metros del vehículo al que prestan cobertura, si circula por autopistas, autovías y carreteras convencionales con calzadas separadas para cada sentido que dispongan de dos carriles en cada sentido de circulación; y uno delante y otro detrás, a una distancia mínima de 50 metros, en el resto de las carreteras.

b) Por velocidad: cuando el vehículo en régimen de transporte especial circule a una velocidad inferior a la mitad de la genérica de la vía por carreteras convencionales, se situará un vehículo piloto detrás a una distancia mínima de 50 metros.

Además de lo dispuesto en el caso de necesidad de acompañamiento de vehículo piloto por dimensiones, en el supuesto de que la velocidad de circulación sea inferior a la mitad de la genérica de la vía y por carreteras convencionales, deberán situarse dos vehículos piloto, uno delante y otro detrás, a una distancia mínima de 50 metros del vehículo al que prestan cobertura. En los casos de acompañamiento de dos vehículos piloto, si además existiesen condiciones para exigir escolta de los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico, uno de los vehículos piloto podrá ser sustituido por dicha escolta.

Tabla 1: Cuadro resumen de las condiciones de acompañamiento de vehículo piloto: los **tipos de acompañamiento de vehículo piloto**, en función de las dimensiones y características de vía por las que se circula son los siguientes:

| | | | | | | |
|---|-----------------------|---------------------|---|--|--|--|
| AUTOPISTAS, AUTOVÍAS Y CARRETERAS CONVENCIONALES DE DOBLE CALZADA | $L > 20,55 \text{ m}$ | $a > 3 \text{ m}$ | $40 \text{ m} < L \leq 50 \text{ m}$ | | | |
| | 1 V.P. (DETRÁS) | 1 V.P. (DETRÁS) | 2 V.P. (AMBOS DETRÁS) a 50 m y 200 m | | | |
| RESTO DE CARRETERAS | $L > 20,55 \text{ m}$ | $a > 3 \text{ m}$ | $v < \text{mitad genérica}$ vía | $L > 20,55 \text{ m}$ Y $v < \text{mitad genérica}$ vía | $a > 3 \text{ m}$ Y $v < \text{mitad genérica}$ vía | $40 \text{ m} < L \leq 50$ m |
| | 1 V.P. (DELANTE) | 1 V.P. (DELANTE) | 1 V.P. (DETRÁS) | 2 V.P. (UNO DELANTE Y OTRO DETRÁS) | 2 V.P. (UNO DELANTE Y OTRO DETRÁS) | 2 V.P. (UNO DELANTE Y OTRO DETRÁS) |

(Tabla 1)

3. Escolta de los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico: los tipos de escolta, en función de las dimensiones y características de vía por las que circulan, son los siguientes:

a) Por dimensiones: cuando el vehículo en régimen de transporte especial supere los 50 metros de longitud y circule por cualquier tipo de vía.

b) Por velocidad: cuando el vehículo en régimen de transporte especial no alcance los 40 km/h y circule por autopistas o autovías.

Tabla 2: Cuadro resumen de las condiciones de escolta de los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico: los **tipos de escolta**, en función de las dimensiones y características de vía por las que circulan, son los siguientes:

| | | | |
|-----------------------|--------------------|-------------------|-----------------------|
| AUTOPISTAS O AUTOVÍAS | $L > 50 \text{ m}$ | $a > 5 \text{ m}$ | $v < 40 \text{ km/h}$ |
| RESTO DE CARRETERAS | $L > 50 \text{ m}$ | $a > 5 \text{ m}$ | |

(Tabla 2)

4. Velocidades:

a) Vehículo con autorización genérica: la velocidad máxima de circulación permitida será de 70 km/h. Sobre estas limitaciones prevalecerán las más restrictivas que figuren en la tarjeta ITV.

b) Vehículo con autorización específica: la velocidad máxima de circulación permitida será de 60 km/h. Sobre estas limitaciones prevalecerán las más restrictivas que figuren en la tarjeta ITV.

c) Vehículo con autorización excepcional: la velocidad máxima de circulación permitida será la fijada en la autorización, que en ningún caso superará los 60 km/h. Sobre estas limitaciones prevalecerán las más restrictivas que figuren en la tarjeta ITV.

5. Horario de circulación: todo vehículo que circule en régimen de transporte especial con autorización de carácter genérico o específico podrá hacerlo tanto de día como de noche, y cuando vaya con autorización de carácter excepcional, sólo de día; no obstante, al provisto de autorización de carácter excepcional se le podrá permitir circular entre la puesta y la salida del sol, cuando así conste en la autorización que se expida.

Cuando se requiera escolta de los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico, éstos podrán determinar el horario de circulación que estimen más oportuno, de acuerdo con las condiciones de la vía, aun cuando no se hubiera establecido expresamente en la autorización.

6. En el caso de los vehículos que circulen en régimen de transporte especial amparados por autorización específica o excepcional, el titular de esta autorización deberá dar cuenta el día antes a la realización de cada viaje, a los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico de la provincia de

partida, del lugar, fecha y hora de la iniciación del viaje, y remitirá copia de la autorización. Asimismo y en idénticos términos, se comunicará el viaje a los servicios del titular de la vía designados al efecto. En el caso de que se dispusiera de medios telemáticos de seguimiento de flotas y así lo estableciera la autorización complementaria expedida al efecto, la comunicación a los agentes se podrá retrasar hasta el mismo momento de partida debiendo comunicar su posición con la frecuencia mínima que se determine en la autorización hasta la finalización del viaje.

Grupo 2. Normas y condiciones de circulación para los vehículos especiales agrícolas y sus conjuntos que, por construcción, superan permanentemente las masas o dimensiones máximas.

1. Podrán circular por autovía, aunque no alcancen la velocidad de 60 km/h en llano, cuando no exista itinerario alternativo o vía de servicio adecuada.

2. Llevarán en todo momento el peine o corte desmontado si dispusiesen de él.

3. Acompañamiento de vehículo piloto:

a) Por dimensiones: cuando se superen los 3,50 metros de anchura deberá situarse detrás, a una distancia mínima de 50 metros, en autovías y carreteras convencionales con calzadas separadas para cada sentido que dispongan de dos carriles en cada sentido de circulación, y delante, en el resto de carreteras.

b) Por velocidad: en el supuesto de que la velocidad de circulación sea inferior a la mitad de la genérica de la vía, se situará detrás a dicha distancia mínima.

Tabla 3: Cuadro resumen de las condiciones de acompañamiento de vehículo piloto: los **tipos de acompañamiento de vehículo piloto**, en función de las dimensiones y características de vía por las que se circula son los siguientes:

| | | | |
|--|----------------------------------|---|--|
| AUTOVÍAS Y CARRETERAS CONVENCIONALES DE DOBLE CALZADA | a > 3,5 m 1 V.P. (DETRÁS) | a > 3,5 m y v < mitad genérica vía 1 V.P. (DETRÁS) | v < mitad genérica vía 1 V.P. (DETRÁS) |
| RESTO DE CARRETERAS | a > 3,5 m 1 V.P. (DELANTE) | a > 3,5 m y v < mitad genérica vía 1 V.P. (DELANTE) | v < mitad genérica vía 1 V.P. (DETRÁS) |

(Tabla 3)

Grupo 3. Normas y condiciones de circulación para vehículos especiales y sus conjuntos de obras y de servicios que, por construcción, superan permanentemente las masas o dimensiones máximas.

1. Acompañamiento de vehículo piloto:

a) Por dimensiones: cuando se superen los 3,50 metros de anchura o su longitud supere los 30 metros, deberá situarse detrás, a una distancia mínima de 50 metros, en autopistas, autovías y carreteras convencionales con calzadas separadas para cada sentido que dispongan de dos carriles en cada sentido de circulación, y delante, en el resto de carreteras.

b) Por velocidad: en el supuesto de que la velocidad de circulación sea inferior a la mitad de la genérica de la vía, se situará detrás a dicha distancia mínima.

Además de lo dispuesto en el caso de necesidad de acompañamiento de vehículo piloto por dimensiones, en el supuesto de que la velocidad de circulación sea inferior a la mitad de la genérica de la vía y se circule por carreteras convencionales que no sean de doble calzada, deberán situarse dos vehículos piloto, uno delante y otro detrás, a una distancia mínima de 50 metros del vehículo al que prestan cobertura.

En los casos de acompañamiento de dos vehículos piloto, si además existiesen condiciones para exigir escolta de los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico, uno de los vehículos piloto podrá ser sustituido por dicha escolta.

2. Las condiciones anteriores de acompañamiento de vehículo piloto también serán aplicables a las grúas de elevación.

Tabla 4: Cuadro resumen de las condiciones de acompañamiento de vehículo piloto: los **tipos de acompañamiento de vehículo piloto**, en función de las dimensiones y características de vía por las que se circula son los siguientes:

| | L > 30 m | a > 3,5 m | L > 30 m Y v < mitad genérica vía | a > 3,5 m Y v < mitad genérica vía | v < mitad genérica vía |
|---|---------------------|---------------------|--|---|---------------------------|
| AUTOPISTAS, AUTOVÍAS Y CARRETERAS CONVENCIONALES DE DOBLE CALZADA | 1 V.P. (DETRÁS) | 1 V.P. (DETRÁS) | 1 V.P. (DETRÁS) | 1 V.P. (DETRÁS) | 1 V.P. (DETRÁS) |
| RESTO DE CARRETERAS | 1 V.P. (DELANTE) | 1 V.P. (DELANTE) | 2 V.P. (UNO DELANTE Y OTRO DETRÁS) | 2 V.P. (UNO DELANTE Y OTRO DETRÁS) | 1 V.P. (DETRÁS) |

(Tabla 4)



Grupo 4. Normas y condiciones de circulación para los demás vehículos especiales.

1. Circularán de acuerdo con las establecidas con carácter general para los vehículos especiales en el articulado de este reglamento.

2. El itinerario de los trenes turísticos será determinado por la autoridad competente en materia de regulación y vigilancia del tráfico, teniendo en cuenta las características de la vía, del tráfico y la concurrencia con otros usuarios.

SECCIÓN 2.^a RÉGIMEN ESPECÍFICO DE CIRCULACIÓN DE CONVOYES Y COLUMNAS MILITARES, TRANSPORTES ESPECIALES DE MATERIAL MILITAR EN VEHÍCULOS PERTENECIENTES AL MINISTERIO DE DEFENSA O AL SERVICIO DE LOS CUARTELES GENERALES MILITARES INTERNACIONALES DE LA OTAN

1. A los efectos de esta sección, se entenderá por:

a) Autoridad militar ordenante del desplazamiento: la persona legítimamente habilitada para firmar el documento que autoriza un transporte, determinando la modalidad y condiciones del movimiento y, en su caso, el órgano designado para la gestión del desplazamiento.

b) Jefe del convoy: personal que forma parte de un convoy y ejerce de autoridad sobre éste.

c) Jefe del transporte: el jefe de los medios de transporte que conforman la columna militar y responsable técnico.



d) Columna militar: un grupo de vehículos que se mueven bajo un único jefe de columna por la misma ruta, al mismo tiempo y en la misma dirección. Las columnas pueden estar compuestas de varios elementos organizados que se denominan «convoyes o unidades de marcha».

e) Convoy: todo grupo de vehículos, constituido al menos por tres unidades, de las cuales dos serán los vehículos señalizadores de cabeza y cola. Estos vehículos de cabeza y cola deberán montar la señal V-2, tal como establece el anexo XI del Reglamento General de Vehículos.

2. La circulación de vehículos, columnas y convoyes militares se realizará evitando, en la medida de lo posible, el entorpecimiento al resto de usuarios. Salvo casos de urgencia, la autoridad militar ordenante del desplazamiento comunicará al organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, con al menos 48 horas de antelación, el itinerario y el horario previsto.

En situaciones de urgencia, esta comunicación se realizará directamente al Centro de Gestión de Tráfico de los servicios centrales de la Dirección General de Tráfico.

El jefe del convoy controlará y será responsable de que el movimiento se desarrolle con sujeción a lo establecido en esta sección y en el resto de la normativa que desarrolla el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, y velará especialmente para que, tanto los conductores como los vehículos, porten la documentación exigida.

3. La circulación de vehículos especiales y vehículos en régimen de transporte especial no requerirá la autorización contemplada en el artículo 14 del Reglamento General de Vehículos, y será realizada en todo caso bajo la responsabilidad de la autoridad militar ordenante del desplazamiento.

Se exceptúa de la prohibición contenida en el artículo 18.3 de este reglamento a los conductores de vehículos militares que por su naturaleza precisen un sistema de comunicaciones internas.

4. La autoridad militar ordenante del desplazamiento podrá recabar la colaboración de los organismos titulares de las vías por las que vaya a realizarse el desplazamiento y solicitar la de las autoridades competentes en materia de vigilancia, regulación y control de tráfico.

Los responsables técnicos de las unidades encargadas de conservación, explotación y vialidad de carreteras de las distintas administraciones titulares de las vías públicas y de la vigilancia, control y regulación del tráfico prestarán con carácter prioritario y urgente la información y el apoyo que les fuera solicitado para hacer posible, si procede, la circulación de los vehículos especiales o en régimen de transporte especial a lo largo de las carreteras o en puntos concretos de ellas, de modo que aquélla pueda realizarse sin menoscabo de la infraestructura viaria y con la menor repercusión para el resto de los usuarios.

La Policía Militar, Naval o Aérea, en su caso, regulará la circulación, siempre que sea necesario, a lo largo del desplazamiento.

5. La autoridad militar ordenante comunicará los movimientos de estos vehículos especiales o en régimen de transporte especial a las autoridades autonómicas y locales responsables de la vigilancia, regulación y control del tráfico en alguno de los tramos incluidos en el itinerario. Asimismo, deberá comunicarse, en su caso, a las sociedades concesionarias de autopistas de peaje.

6. Todo convoy de unidades de transporte que incluya vehículos especiales o en régimen de transporte especial estará sometido a las condiciones más restrictivas de circulación impuestas reglamentariamente a cada uno de los

vehículos que lo compongan, y podrán circular por debajo de los límites mínimos de velocidad incluso los vehículos de protección o de acompañamiento.

La velocidad máxima del convoy no estará limitada por la impuesta a los vehículos especiales que lo integren, pues sólo vinculará a éstos cuando circulen aisladamente o en grupos de vehículos análogos.

No obstante lo anterior, salvo circunstancias excepcionales debidamente justificadas y de seguridad nacional, la circulación de estos vehículos se ajustará a lo establecido en la resolución por la que se establecen medidas especiales de regulación del tráfico que anualmente publica el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico y a lo que puedan disponer los órganos competentes de las comunidades autónomas que tengan transferidas competencias ejecutivas en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, así como las dictadas por los alcaldes. Igualmente, se estará a cuanto se contemple en la resolución anual del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico por la que se da publicidad a las limitaciones de paso para la circulación de vehículos especiales y en régimen de transporte especial en la red de carreteras de España.

7. Esta sección será, asimismo, aplicable a los vehículos militares de otros países que, en virtud de los acuerdos internacionales suscritos por el Reino de España, circulen por el territorio nacional.”

Disposición adicional única.

Las administraciones públicas adoptarán las medidas oportunas para garantizar la movilidad y la seguridad vial de los ciclistas y de los peatones.

Disposición transitoria primera. *Cascos de protección.*

Los conductores y pasajeros de motocicletas o motocicletas con sidecar, de vehículos de tres ruedas y cuadríciclos, de ciclomotores y de vehículos especiales tipo “quad”, podrán seguir utilizando cascos de protección certificados durante el plazo de un año desde la publicación de la presente disposición.

Disposición transitoria segunda. *Vehículos matriculados con anterioridad a la entrada en vigor de este real decreto y señal V-1.*

Los titulares de los vehículos matriculados con anterioridad a la entrada en vigor de este real decreto tienen un plazo de cinco años para adaptarse a lo dispuesto en el apartado dos de la Disposición final cuarta, sobre la señal V-1 de vehículo prioritario.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Queda derogada la Disposición adicional segunda del Reglamento General de Circulación, así como cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo establecido en el presente real decreto.

Disposición final primera. *Título competencial.*

Este real decreto se dicta al amparo de la competencia exclusiva atribuida al Estado sobre tráfico y circulación de vehículos a motor por el artículo 149.1.21^a de la Constitución Española.

Disposición final segunda. *Incorporación del derecho comunitario.*

Mediante esta disposición se incorpora al derecho español la Directiva de ejecución 2014/37/UE de la Comisión, de 27 de febrero de 2014, por la que se modifica la Directiva 91/671/CEE del Consejo, relativa al uso obligatorio de cinturones de seguridad y dispositivos de retención para niños en los vehículos.

Disposición final tercera. *Modificación del anexo I 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.*

Se incluyen en el anexo I 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, los conceptos siguientes:

81. Zonas de plataforma única de calzada y acera. Zona especialmente diseñada y acondicionada para favorecer el tránsito peatonal, y en donde los vehículos no podrán circular a velocidad superior a 20 km/h. En ella el peatón goza de prioridad de paso en cualquier punto de la calzada. En estas zonas se reduce al mínimo la señalización horizontal y vertical.

82. Aparatos mecánicos de movilidad personal. Artefacto o medio de locomoción de pequeñas dimensiones, con o sin motor, acondicionado para una sólo persona y capaz de desarrollar velocidad superior a la del paso humano.

Disposición final cuarta. *Modificación del Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre.*

Se modifica el Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, del siguiente modo:

Uno. El artículo 30 queda redactado de la siguiente manera:

“Artículo 30. Duplicados y renovaciones del permiso o licencia de circulación.



1. Por deterioro, extravío o sustracción podrán expedirse duplicados del permiso o licencia de circulación, en los que constarán los mismos datos de los originales. La expedición del duplicado determinará por sí sola la nulidad del original.

En el supuesto de que el vehículo no se encontrase al corriente de la inspección técnica, se expedirá el permiso de circulación, pero el vehículo no podrá circular en tanto no se haya sometido a aquélla.

El titular del permiso o licencia de circulación al que se le hubiera expedido duplicado por extravío o sustracción deberá destruir el original cuando lo encuentre.

2. Cualquier variación en el nombre, apellidos o domicilio del titular del permiso o licencia de circulación que no implique modificación de la titularidad registral del vehículo se deberá comunicar, dentro del plazo de quince días desde la fecha en que se produzca, a cualquier Jefatura de Tráfico. Ésta renovará el permiso o licencia de circulación cuando se trate de modificación del nombre y apellidos. En el supuesto de cambio de domicilio, la Jefatura de Tráfico lo notificará al Ayuntamiento correspondiente.

Asimismo, se deberá renovar el permiso o licencia de circulación en los casos de cambio de destino y cuando se modifiquen una o varias de las características del vehículo que constan en dicho documento.

3. Las solicitudes de duplicados y renovaciones del permiso o licencia de circulación deberán ir acompañadas de la documentación que se indica en el anexo XIII.”



Dos. El punto 13 del apartado D) “Servicio al que se destinan los vehículos”, del anexo II, sobre “Definiciones y categorías de vehículos”, queda redactado de la siguiente manera:

“13. Policía: vehículo destinado a los servicios de policía, que se presten por las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad y por las Fuerzas Armadas.”

Tres. El apartado correspondiente a la señal V-1, “Vehículo prioritario”, del anexo XI sobre “Señales en los vehículos”, queda redactado de la siguiente manera:

“V-1 VEHÍCULO PRIORITARIO

1. Indica la prestación de un servicio de policía, extinción de incendios, asistencia sanitaria, o protección civil y salvamento, en servicio urgente. La señal V-1 podrá utilizarse simultáneamente con el aparato emisor de señales acústicas especiales.

Se considera que prestan un servicio de policía:

a) Las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado dependientes del Gobierno de la Nación: Guardia Civil y Cuerpo Nacional de Policía.

b) Los Cuerpos de Policía dependientes de las Comunidades Autónomas.

c) Los Cuerpos de Policía dependientes de las Corporaciones Locales.

d) Las Fuerzas Armadas.

2. La utilización de la señal V-1 no requerirá autorización administrativa alguna, ya se encuentre instalado como elemento supletorio adicional o como elemento constructivo.



3. La señal luminosa de vehículo prioritario V-1 estará constituida por un dispositivo luminoso, con una o varias luces, de los siguientes colores:

a) Azul: para los vehículos de policía, extinción de incendios y asistencia sanitaria.

b) Amarillo auto: para los vehículos de protección civil y salvamento.

Las luces deberán estar homologadas conforme al Reglamento CEPE/ONU número 65.

4. Este dispositivo se instalará en la parte delantera del plano superior del vehículo, por encima de la luz más alta, o a lo largo del perímetro de la zona más alta de los laterales y de las partes delantera y trasera del vehículo.

En las motocicletas el dispositivo irá situado en la parte trasera, sobre un cabezal telescópico que permita elevarlo por encima de la parte más alta de ésta, o incrustado en la parte delantera y trasera de las motocicletas sin sobresalir del carenado.

En ningún caso la señal luminosa V-1 afectará a la visibilidad del conductor, y deberá ser visible en todas las direcciones a una distancia mínima de 50 metros.

5. Los vehículos de policía, además, podrán utilizar con carácter voluntario los siguientes dispositivos:

a) Un sistema auxiliar constituido por dos fuentes luminosas (intermitentes o estroboscópicas) de color azul. Este sistema estará instalado en el frontal del vehículo, a la altura de las luces de cruce, o por encima de ellas en el caso de las

motocicletas. También podrán utilizar un dispositivo luminoso de color azul ubicado en el salpicadero del vehículo, si la configuración de éste lo permite.

b) Un dispositivo de emisión de luz roja hacia adelante de forma intermitente o destellante. La luz roja estará homologada de acuerdo con el Reglamento CEPE/ONU número 65. El dispositivo irá situado en la parte delantera del plano superior del vehículo.

6. Queda prohibido el montaje y la utilización de la señal V-1 en vehículos que no sean prioritarios, por no prestar los servicios que se indican en el apartado 1”.

Cuatro. El número 4º del apartado A) ”Matriculación ordinaria”, del anexo XIII, sobre “Matriculación”, queda redactado de la siguiente manera:

“4º. Tarjeta de inspección técnica, que podrá emitirse en soporte papel o en soporte electrónico. No obstante lo anterior, las tarjetas de inspección técnica tipo B para vehículos de categoría M o N, y tipo BL, deberán estar emitidas de forma obligatoria en soporte electrónico.

Si el vehículo es de importación, se presentará el Documento Único Administrativo (DUA), salvo que en la tarjeta de inspección técnica conste la diligencia de importación.”

Disposición final quinta. *Entrada en vigor.*

El presente real decreto entrará en vigor a los tres meses de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Lo dispuesto en el apartado cuatro de la Disposición final cuarta, último inciso del párrafo primero del número 4º, sobre obligatoriedad de emisión de



tarjetas de inspección técnica en soporte electrónico para la matriculación de los vehículos, entrará en vigor en las siguientes fechas:

a) 11 de mayo de 2015, para las tarjetas de inspección técnica tipo B de los vehículos de categoría M o N.

b) 11 de mayo de 2016, para las tarjetas de inspección técnica tipo BL.