



**REAL DECRETO XXX/2012, 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, la norma 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 ámbito, la regulación del automóvil y la carretera constituían el eje central de toda la regulación.

En el ámbito urbano, el vehículo ha comenzado 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. 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 ciclistas en todo tipo de vías, 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 denominadas “carreteras secundarias”, 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.

Entre otros cambios que se acometen, se encuentran diferentes aspectos relacionados con el sector de las autocaravanas, siguiendo la línea trazada en la Proposición no de Ley, aprobada por el Pleno del Senado, el 9 de mayo de 2006, instando al Gobierno a apoyar el desarrollo de la actividad autocaravanista en España. Por una parte, el límite de velocidad se equipara a nivel europeo, diferenciándose, como en el resto de los vehículos, en función de su masa máxima autorizada. Por otra parte, se aborda por primera vez en el Reglamento, el estacionamiento de estos vehículos adoptando una fórmula similar a algunos países de nuestro entorno. De este modo, las administraciones locales podrán sancionar el estacionamiento de estos vehículos cuando incumplan las condiciones reglamentarias y, por su parte, los usuarios tendrán la seguridad jurídica de que su estacionamiento no será discriminado, siempre que cumplan las condiciones de estacionamiento establecidas.

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, con el fin de reducir la gravedad de las posibles lesiones que pudieran sufrir en caso de accidente.

Fruto de la reciente modificación de la Ley de Enjuiciamiento Criminal es la nueva redacción de los artículos relativos a drogas y sustancias psicoactivas, 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.

Novedad importante es también la referente al anexo II, sobre Usos excepcionales de la vía. En virtud de la competencia que el artículo 5.n) del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, establece para el cierre total o parcial de la circulación, que corresponde a la

autoridad competente en materia de gestión del tráfico permitir ese uso excepcional, independientemente del evento, prueba o espectáculo que deban desarrollarse. Las marchas cicloturistas dejan de constituirse en pruebas deportivas, siendo objeto de autorización de uso excepcional cuando el volumen de participantes hace necesario el cierre total o parcial de la vía por resultar imposible el uso compartido de la misma.

Esta norma ha sido sometida a informe del Consejo Superior de Seguridad Vial, 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 la Presidencia, 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 55 y el anexo II.”

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 el Ministerio de Fomento y se garantice la seguridad vial de los usuarios y, en particular, de los ciclistas. En vías que no formen parte de la Red de Carreteras del Estado, la regulación básica será la establecida por el Ministerio del Interior.

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 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:

“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, 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.

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 que en los vehículos se instalen mecanismos o sistemas, se lleven instrumentos o se acondicionen de forma encaminada a eludir la vigilancia

de los agentes de tráfico, o que se emitan o hagan señales con dicha finalidad, así como la utilización de mecanismos de detección de radar.

5. Las infracciones a este precepto tendrán la consideración de graves o muy graves conforme se prevé en el artículo 65.4.f) y g) y 5.h) del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.”

Cinco. El artículo 27 queda redactado de la siguiente manera:

“Artículo 27. Otras drogas y sustancias psicoactivas.

1. No podrán circular por las vías objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial los conductores de vehículos o bicicletas que hayan ingerido o incorporado a su organismo otras drogas o sustancias psicoactivas.

2. Lo dispuesto en el apartado anterior será sin perjuicio del uso terapéutico de medicamentos bajo prescripción médica, en su caso, y siempre y cuando no afecten a la conducción.

3. 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.”

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

“Artículo 28. Pruebas para la detección de otras drogas y sustancias psicoactivas.

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 otras drogas o

sustancias psicoactivas. En los casos de negativa a efectuar dichas pruebas, el agente podrá proceder a la inmediata inmovilización del vehículo en la forma prevista en el artículo 25.

2. El agente de la autoridad encargado de la vigilancia del tráfico que advierta signos evidentes o manifestaciones que razonablemente denoten la presencia en el organismo de las personas a que se refiere el artículo anterior de otras drogas o sustancias psicoactivas se ajustará a lo dispuesto en la Ley de Enjuiciamiento Criminal y a cuanto ordene, en su caso, la autoridad judicial, y deberá ajustar su actuación, en cuanto sea posible, a lo dispuesto en este reglamento para las pruebas para la detección alcohólica.

3. Las pruebas para la detección de otras drogas o sustancias psicoactivas consistirán preferentemente en una prueba salival indiciaria que, en caso de que arroje un resultado positivo o el interesado presente signos de haber consumido alguna de aquellas sustancias, implicará la obligación de facilitar saliva en cantidad suficiente para ser analizada en un laboratorio homologado al efecto, garantizándose la cadena de custodia.

4. En caso de infracción a las normas de tráfico, o de accidente, cuando el sujeto implicado presente signos de haber ingerido o incorporado a su organismo otras drogas o sustancias psicoactivas y, a juicio del agente de la autoridad, existan razones justificadas que impidan la realización de las pruebas descritas en el apartado anterior, éste podrá ordenar que las pruebas de detección de estas sustancias consistan en el reconocimiento médico del sujeto y en los análisis clínicos que el médico forense o el personal facultativo del centro sanitario al que sea trasladado estimen más adecuados.

5. El interesado podrá solicitar una prueba de contraste que consistirá en la realización de un análisis de sangre. En el caso de que la prueba de contraste

arroje un resultado positivo, será abonada por el mismo, en los términos expuestos en el artículo 23.4.

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 lo más rápidamente posible a la autoridad competente en materia de tráfico y, cuando proceda, a la autoridad judicial.

La autoridad competente determinará los programas para llevar a efecto los controles preventivos para la comprobación de la presencia de otras drogas o sustancias psicoactivas en el organismo de cualquier conductor.

7. Las infracciones a este precepto relativas a la conducción con presencia en el organismo de otras drogas o sustancias psicoactivas, 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.”

Siete. 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 de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.”

Ocho. El apartado 1 del artículo 38 queda redactado de la siguiente manera:

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

Nueve. 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 señalizado, 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.”

Diez. 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
Turismos, motocicletas, vehículos de tres ruedas, cuadriciclos, autocaravanas con masa máxima autorizada de hasta 3.500 kilogramos	120	90	70
Autobuses, vehículos derivados de turismo, vehículos mixtos adaptables, autocaravanas con masa máxima autorizada superior a 3.500 kilogramos	100	80	70
Camiones, vehículos articulados, tractocamiones, furgones, automóviles con remolque de hasta 750 kilogramos	90	70	70
Resto automóviles con remolque	80	70	70
Autobuses con pasajeros de pie o que no lleven instalados cinturones de seguridad	80	70	70
Ciclos, bicicletas y ciclomotores	-	45	45

2. En las carreteras convencionales con plataforma inferior a 6,5 metros de anchura y sin marca longitudinal de separación entre sentidos, el límite de velocidad máximo será de 50 km/h.

3. Mediante paneles de mensaje variable, la limitación de velocidad máxima de 120 km/h existente en autopistas y autovías podrá ser aumentada 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 regirán 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 realicen transporte escolar y de menores o 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. 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 5.a) del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.”

Once. 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	Vías urbanas con plataforma única de calzada y acera
--------------------------	--	--

	circulación o con un carril por sentido de circulación	
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 del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, o de la autoridad autonómica responsable de la regulación del tráfico, y de la autoridad municipal. 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, 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 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 5.a) del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.”

Doce. 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 65.5.a), ambos del texto articulado.”

Trece. La sección 3ª del capítulo II, titulada “Competiciones”, pasa a titularse “Usos excepcionales de la vía”

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

“Artículo 55. *Usos excepcionales de la vía.*

1. Se entiende por uso excepcional toda utilización de las vías objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial que implique, según la naturaleza del evento o de la actividad, ya sea deportivo, de ocio, cultural, tradicional, religioso o de otra índole, el uso exclusivo o parcial de la vía por sus participantes y organizadores e impida la utilización ordinaria de ésta.

Tendrán en todo caso esta consideración las pruebas deportivas y las marchas cicloturistas de más de 100 participantes.

2. El uso excepcional de la vía requerirá autorización administrativa expedida por la autoridad competente para la regulación, gestión y control del tráfico, de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 5.m) y n) y 7.d) y f) 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, con arreglo a las normas contenidas en el anexo II de este reglamento.

3. Cuando, a juicio de la autoridad competente, no sea preciso el cierre total o parcial de la vía, pudiendo hacerse un uso compartido de ésta por los participantes y organizadores y por la circulación ordinaria que, sin embargo, podría verse afectada o entorpecida, comunicará al interesado que el evento o la actividad no supone un uso excepcional de la vía y que deberá desarrollarse con estricto cumplimiento de los preceptos de este reglamento que, en cada caso, le sean de aplicación. Asimismo, pondrá en conocimiento de los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia y regulación del tráfico su celebración, a efectos de la vigilancia y el control de la seguridad de la circulación durante su desarrollo.

4. 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.

5. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves o muy graves, según los casos, conforme se prevé en el artículo 65.4.c) y 5.g) del texto articulado, sin perjuicio de las medidas que adopten los agentes encargados de la vigilancia del tráfico para suspender, interrumpir o disolver los eventos o actividades no autorizados”

Quince. 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, ciclomotores y 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.”

Dieciséis. 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.”

Diecisiete. 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.”

Dieciocho. 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 policía 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.”

Diecinueve. 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.”

Veinte. Se añaden al artículo 92 los apartados 4 y 5 con la siguiente redacción:

“4. El estacionamiento de las autocaravanas deberá efectuarse en las siguientes condiciones:

a) Sin extender elementos propios que desborden el perímetro del vehículo.

b) Descansando sobre los neumáticos o cuñas de seguridad.

c) Sin verter fluidos procedentes del habitáculo ni conectarse a suministros de agua o a otros no autorizados.

Si se cumplen las condiciones anteriores, el estacionamiento de las autocaravanas sólo podrá verse limitado por restricciones genéricas de masas y dimensiones que afecten a todos los vehículos.

5. Queda prohibido el estacionamiento de vehículos en la vía pública, para su venta o con la finalidad de ejercer otras actividades comerciales no autorizadas.”

Veintiuno. Se suprime el apartado 3 del artículo 98.

Veintidós. 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.

En los vehículos de más de nueve plazas, 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) Deberán situarse en los asientos traseros del vehículo, si dispone de ellos. En caso de que sólo puedan situarse en los asientos delanteros y el vehículo disponga de airbag frontal, éste deberá ser desactivado.

b) Deberán utilizar un sistema de retención homologado adaptado a su talla y peso.

c) Los niños menores de cuatro años que utilicen sistemas de retención de los grupos 0, 0+ y I viajarán en contrasentido de la marcha, si el dispositivo así lo prevé.

3. En los vehículos de más de nueve plazas, los menores de tres años deberán utilizar un sistema de retención homologado adaptado a su talla y peso. Los niños de tres años o más y con estatura igual o inferior a 135 centímetros, cuando no se disponga de este sistema de retención, utilizarán los cinturones de seguridad.

4. La obligación de utilizar cinturón de seguridad no será exigible en los vehículos que no los tengan instalados, estando prohibido que viajen niños menores de tres años sin el sistema de retención adaptado a su talla y peso.

5. 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 de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.”

Veintitrés. 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 cuatriciclos, de ciclomotores y de vehículos especiales tipo “quad”, deberán utilizar adecuadamente cascos de protección homologados según la legislación vigente.

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 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.”

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

“Artículo. 119. *Exenciones.*

No obstante lo dispuesto en el artículo 117, podrán circular sin los cinturones de seguridad u otros sistemas de retención homologados, los conductores al efectuar la maniobra de marcha atrás o de estacionamiento.”

Veinticinco. 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 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 y salvo en los supuestos y condiciones establecidos por la autoridad municipal.

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 haciéndolo a paso de persona y si la autoridad municipal lo permite. 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.”

Veintiséis. 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 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.”

Veintisiete. 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.”

Veintiocho. El apartado 1 del artículo 144 queda redactado de la siguiente manera:

“1. Los paneles de mensaje variable tienen por objeto regular la circulación adaptándola a las circunstancias cambiantes del tráfico. Se utilizarán para dar información a los conductores, advertirles de posibles peligros y dar recomendaciones o instrucciones de obligado cumplimiento.

La utilización de los paneles de mensaje variable y el contenido de los textos y gráficos de los mismos se ajustarán de manera obligatoria a los criterios establecidos por el Ministerio del Interior, que se recogen en el Manual de Señalización Variable que estará disponible en la sede electrónica del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, <https://sede.dgt.gob.es>, quedando prohibido el uso en los mensajes de cualquier pictograma o texto distintos de los contenidos en él.

El manual será actualizado cuando sea necesario como consecuencia de las reformas normativas de carácter nacional o internacional.

Las modificaciones que estos paneles de mensaje variable introducen respecto de la habitual señalización vertical y horizontal terminan cuando lo establezca el propio panel o las causas que motivaron su imposición, momento a partir del cual aquéllas vuelven a regir.”

Veintinueve. 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. 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 estos 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 uno. Se añade un párrafo g) en el artículo 171 con la siguiente redacción:

“g) Marcas verdes. Las marcas que delimitan los lugares en que el estacionamiento está permitido, de color verde en lugar del normal color blanco, indican que, en ciertos períodos del día, el estacionamiento está reservado a residentes autorizados, y al resto de los usuarios de acuerdo con lo que dispongan las ordenanzas municipales.”

Treinta y dos. 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. Indica que se trata de un vehículo de esta clase, en servicio, o de un transporte especial o columna militar.”

“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 tres. 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 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 que dispongan de un carril de circulación por sentido, los ciclistas circularán preferentemente por la parte derecha del carril en la medida en que su

seguridad y la de los otros usuarios lo permitan, favoreciendo el paso a otros vehículos.

3. 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. Podrán adelantar y rebasar a otros vehículos por la derecha o por la izquierda, según sea más conveniente para su seguridad. En vías interurbanas, los cambios de dirección se deberán realizar conforme dispone el artículo 76.2.

4. 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.

5. En intersecciones reguladas por semáforo y retenciones de tráfico, podrán rebasar a los vehículos que se encuentren detenidos, conforme a lo dispuesto en los artículos 36.4 y 56.3 de este reglamento.

6. En el ámbito urbano, se podrá permitir que las bicicletas transiten por las aceras y demás zonas peatonales, en los términos que se establezcan mediante ordenanza municipal. En ningún caso podrá permitirse el tránsito de bicicletas por las aceras y demás zonas peatonales en los siguientes supuestos:

- a) En las aceras que dispongan de una anchura inferior a 3 metros.
- b) Cuando la densidad de peatones lo impida por causar riesgo o entorpecimiento indebido.
- c) A una distancia inferior a 1 metro de la fachada de los edificios.

Los menores de 14 años podrán circular en bicicleta por las aceras y demás zonas peatonales, siempre que la densidad de peatones lo permita. Un adulto podrá acompañar a uno o varios menores circulando por la acera, en las mismas condiciones.

En la circulación del ciclista por la acera y por las demás zonas peatonales, el peatón tendrá siempre la prioridad sobre el ciclista y éste deberá adaptar la velocidad de su marcha para no poner en riesgo el tránsito normal de éstos.

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, con las excepciones previstas en el apartado anterior, que queda reservada al tránsito de peatones.

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.

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.

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 homologado.

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 homologados, 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, estarán obligados a utilizar cascos de protección homologados o certificados según la legislación vigente. Los ciclistas en competición y los ciclistas profesionales en entrenamiento o 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, 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 cuatro. Se incorpora una Disposición final cuarta con la siguiente redacción:

“Disposición final cuarta. *Habilitación para la modificación de los anexos II y III del Reglamento General de Circulación.*

Se faculta al Ministro del Interior para modificar por Orden los anexos II y III del Reglamento General de Circulación. La modificación de la Sección 2.^a del anexo III se hará por Orden del Ministro de la Presidencia a propuesta conjunta de los Ministros del Interior y de Defensa.”

Treinta y cinco. 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 delante” por la que se inserta a continuación:

“



Luz roja intermitente o destellante hacia delante.”

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 de “Marca de paso para ciclistas”, de la manera siguiente:

“



Marca de paso para peatones”

“



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”

Treinta y seis. Se modifica el anexo II “Pruebas deportivas, marchas ciclistas y otros eventos”, que pasa a titularse “Usos excepcionales de la vía”, constando de dieciséis artículos, con la siguiente redacción:

“ANEXO II

Usos excepcionales de la vía

Artículo 1. Objeto.

El presente anexo tiene por objeto regular los usos excepcionales de la vía.

De acuerdo con lo establecido en el artículo 55, se entiende por uso excepcional toda utilización de las vías objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial que implique, según la naturaleza del evento o de la actividad, ya sea deportivo, de ocio, cultural, tradicional, religioso o de otra índole, el uso exclusivo o parcial de la vía por sus participantes y organizadores e impida la utilización ordinaria de ésta.

Tendrán en todo caso esta consideración las pruebas deportivas y las marchas cicloturistas de más de 100 participantes.

Artículo 2. Definiciones.

A los efectos de este reglamento, se entiende por:

a) Prueba deportiva: aquella cuyo objeto sea competir en espacio o tiempo por las vías o terrenos objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial. En todo caso, tendrá esta consideración toda aquella prueba en la que se establezca galardón por el orden obtenido en la clasificación de sus participantes.

b) Marcha cicloturista: la circulación organizada y controlada de grupos de ciclistas por la vía pública, de forma más o menos agrupada, en la que no se establecen clasificaciones y no se entregan galardones basados en rendimiento deportivo, al concebirse como un ejercicio físico con fines de ocio y turísticos o culturales, excluyendo la competición.

Artículo 3. Autorización de uso excepcional de la vía.

1. El uso excepcional de la vía estará sometido al régimen de autorización administrativa, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 55.2.

2. La autorización será expedida por el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o por la autoridad autonómica o local responsable de la regulación, gestión y control del tráfico, según corresponda en cada caso, sin perjuicio de los informes que resulten pertinentes, y de lo que, al efecto, atendida la naturaleza del evento o de la actividad, establezca para su celebración la normativa de cada Comunidad Autónoma.

Cuando el itinerario a seguir o el tramo de vía a utilizar exceda de los límites de una Comunidad Autónoma, la autorización será única y será expedida por el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico.

Cuando el evento o la actividad se desarrollen íntegramente dentro del casco urbano, exceptuadas las travesías, la autorización será expedida por la autoridad municipal correspondiente.

Cuando se trate de una prueba deportiva o una marcha cicloturista de más de 100 participantes, cuyo recorrido se desarrolle íntegramente por vías situadas dentro de su ámbito territorial, y siempre que no utilice, en todo o en parte, carreteras estatales, la competencia corresponderá a la Comunidad Autónoma y a

las Ciudades Autónomas de Ceuta y Melilla. En el supuesto de que utilice, en todo o en parte de su recorrido, carreteras estatales, la competencia para autorizarla corresponderá al organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o al órgano correspondiente de las Comunidades Autónomas que tengan competencias ejecutivas en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

3. En todo caso, el órgano competente para expedir la autorización deberá solicitar informe de los titulares de las vías por las que vaya a discurrir el evento o la actividad.

Los informes previstos en el párrafo anterior tendrán carácter vinculante cuando se opongan a su realización o la condicionen al cumplimiento de determinadas prescripciones técnicas, siempre que se fundamenten en las condiciones de la infraestructura de las vías.

Asimismo, el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico deberá informar, con carácter vinculante, las pruebas deportivas o las marchas cicloturistas de más de 100 participantes que vayan a autorizar otros órganos autonómicos o municipales, cuando discurran por vías públicas o de uso público en que la Administración General del Estado tenga atribuida la vigilancia y regulación del tráfico.

4. No se autorizará ningún evento o actividad en itinerarios en los que existan restricciones o limitaciones a la circulación impuestas por el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o por la autoridad autonómica responsable de la regulación y gestión del tráfico, salvo que, por tratarse de acontecimientos de marcado carácter tradicional o de interés social, exista autorización expresa de la autoridad que acordó dichas restricciones o limitaciones.

Artículo 4. Solicitud de autorización de uso excepcional de la vía.

1. La autorización de uso excepcional de la vía se solicitará ante el órgano competente con, al menos, 30 días de antelación, o 45 días 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, aportando los siguientes documentos:

a) Impreso de solicitud, en modelo oficial.

b) Tasa que, en cada caso, corresponda abonar.

c) Descripción del evento o actividad en los términos que requiera la autoridad competente, incluyendo el nombre y, en su caso, el número cronológico de la edición.

2. En el caso de pruebas deportivas, marchas cicloturistas de más de 100 participantes, o en los casos en que así lo requiera la autoridad competente, se acompañará, además, una memoria en la que se harán constar:

a) Reglamento del evento o de la actividad, si procede, así como el permiso de organización expedido por la federación deportiva correspondiente, cuando así lo exija la legislación deportiva.

b) Croquis preciso del recorrido, fecha de celebración, itinerario, perfil, horario probable de paso por los distintos puntos determinantes del recorrido y promedio previsto tanto del inicio como del cierre.

c) Identificación de los organizadores y del responsable de seguridad vial, que dirigirá la actividad del personal auxiliar habilitado.

d) Número estimado de participantes previstos.

e) Modelos de distintivos y/o dorsales que llevarán el personal de la organización, los participantes, los vehículos y el personal autorizado por la organización.

f) Proposición detallada 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.

g) Acreditación de tener contratados los seguros que correspondan, conforme a lo dispuesto en el presente reglamento y en la legislación de seguros.

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

i) Relación de los servicios sanitarios.

Artículo 5. *Resolución.*

1. A la vista de la documentación presentada, de las restricciones de circulación existentes y de los informes que a tal efecto hayan de requerirse, la autoridad competente resolverá en el plazo de 15 días a contar desde la entrada de la solicitud en el registro del órgano competente para su tramitación. Transcurrido este plazo sin que se haya dictado resolución, se entenderá concedida la autorización.

La resolución que se dicte autorizará o denegará el uso excepcional de la vía, en los términos solicitados, estableciendo, en su caso, las condiciones en que deba producirse, así como las instrucciones específicas a seguir para la regulación y seguridad del tráfico y fijará los servicios de vigilancia cuyo coste correrá a cargo de los organizadores.

La organización se hará responsable del estricto cumplimiento de las condiciones establecidas en la resolución. A estos efectos, deberán adoptarse cuantas medidas sean indicadas por los agentes de la autoridad que, en su caso, supervisen el cierre total o parcial de la vía o controlen y ordenen el desarrollo del evento o de la actividad.

2. Cuando, a juicio de la autoridad competente, no sea preciso el cierre total o parcial de la vía, pudiendo hacerse un uso compartido de ésta por los participantes y organizadores y por la circulación ordinaria que, sin embargo, podría verse afectada o entorpecida, comunicará al interesado que no supone un uso excepcional de la vía y que deberá desarrollarse con estricto cumplimiento de las normas que, en cada caso, le sean de aplicación. Asimismo, pondrá en conocimiento de los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia y regulación del tráfico su celebración, de acuerdo con lo establecido en el artículo 55.3.

Sección 1.ª. Normas generales aplicables a todos los usos excepcionales de la vía.

Artículo 6. Control del evento o la actividad.

El control y orden de cualquier evento o actividad que suponga un uso excepcional de la vía, 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, en su caso, al personal de la organización habilitado, que actuará siguiendo las directrices de los agentes o del responsable de seguridad vial.

Artículo 7. Vehículos de apoyo y otros elementos materiales.

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 el evento o la actividad, y los desperdicios que ocasionen, dejando la vía y sus alrededores en el mismo estado que antes de su celebración.

Artículo 8. Señalización de itinerarios.

La organización deberá señalar los lugares peligrosos, incluso con la presencia de personal auxiliar habilitado que tendrá 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 el resto de los usuarios de la vía ajenos al evento o la actividad. Cuando las indicaciones se hagan sobre la calzada, se deberán utilizar materiales que se borren después de pocas horas.

Artículo 9. Requisitos de los responsables del evento o la actividad.

El responsable de seguridad vial deberá ser mayor de edad y tener conocimientos de las normas de circulación, para lo que será suficiente poseer permiso de conducción válido y en vigor, así como, en su caso, conocimiento del reglamento del evento o de la actividad.

Actuará en todo momento siguiendo las instrucciones de los agentes de la autoridad encargados del control y el orden de los mismos y deberá indicar de modo preciso a cada uno de los miembros del personal auxiliar habilitado la función que deba desempeñar, de acuerdo con la memoria aprobada por la autoridad administrativa competente que lo haya autorizado.

Artículo 10. Personal auxiliar.

El personal auxiliar habilitado para el mantenimiento del orden y el control del evento o de la actividad, que deberá ser en número adecuado en función de las características de éste, dependerá del responsable de seguridad vial y deberá cumplir, como mínimo, los siguientes requisitos:

- 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, que habrán sido explicadas previamente por éste o por los agentes de la autoridad que den cobertura al evento o a la actividad.
- c) Disponer de un sistema de comunicación eficaz que permita al responsable de seguridad vial entrar en contacto con él durante su celebración.
- d) Disponer de material de señalización adecuado, integrado, como mínimo, por conos y banderas verde, amarilla y/o roja, para indicar a los usuarios si la ruta está o no libre, o una situación de peligrosidad.
- e) Deberá poder desplazarse de un punto a otro del recorrido para el ejercicio de sus funciones.

Sección 2.ª. Pruebas deportivas y marchas cicloturistas de más de 100 participantes.

Artículo 11. Condiciones de la circulación.

1. Las pruebas deportivas y las marchas cicloturistas de más de 100 participantes, 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 reservado para ellas.

En las pruebas deportivas podrá estar prohibida la circulación de vehículos en el espacio comprendido entre la bandera roja y la verde, excepto para 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 de vestimenta de alta visibilidad homologada y que responda a las prescripciones técnicas de las normas que le resulten de aplicación.

2. Además de lo dispuesto en el apartado anterior, la organización incorporará vehículos piloto de protección que estarán dotados de carteles que anuncien el comienzo y el final de dicha prueba o marcha y deberán, en su caso, situar el vehículo de apertura y el de cierre, 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”, prevista en el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos.

Para el resto de pruebas deportivas, portará un cartel con la inscripción “Atención: prueba deportiva. STOP”, sin que en ningún caso exceda de 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”, prevista en el Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre.

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 12. *Servicios sanitarios.*

1. La organización dispondrá la existencia durante su celebración de la presencia obligatoria, como mínimo, de una ambulancia y de un médico para la asistencia de todos los participantes, sin perjuicio de su ampliación con más personal sanitario en la medida que se estime necesario.

2. Cuando se superen los 500 participantes, se contará con un mínimo de dos médicos, dos socorristas y dos ambulancias, y deberá añadirse, como

mínimo, una ambulancia y un médico por cada fracción suplementaria de 1.000 participantes.

Artículo 13. *Obligaciones de los participantes.*

1. Todos los participantes están obligados a cumplir las normas particulares del reglamento y las que, en un momento determinado, establezcan o adopten, por seguridad, el responsable de seguridad vial o la autoridad competente, estando eximidos del cumplimiento de las normas generales de circulación cuando se goce del uso exclusivo de la vía.

2. Cuando un participante no se encuentre en condiciones de cumplir el horario previsto para el paso del último participante o sobrepase el tiempo previsto de cierre de control, será superado por el vehículo con bandera verde, que indica el final de la zona de celebración, por lo que deberá abandonarla, con el fin de no entorpecer el desarrollo de la propia actividad y de la circulación. En caso de continuar deberá cumplir las normas y señales, y será considerado un usuario más de la vía.

Artículo 14. *Seguros.*

Todos los participantes de una prueba deportiva o de una marcha cicloturista de más de 100 participantes deben estar cubiertos por un seguro de responsabilidad civil que cubra los posibles daños a terceros hasta el límite de 350000 euros para daños personales por cada víctima y hasta 100000 euros para daños materiales, así como por un seguro de accidentes que tenga, como mínimo, las coberturas del seguro obligatorio deportivo, sin cuya preceptiva contratación no se podrán celebrar aquéllas.

El seguro de responsabilidad civil a que se refiere el párrafo anterior deberá cubrir en todo caso a los agentes encargados de la vigilancia y regulación del tráfico que controlen u ordenen la prueba o la marcha y a sus vehículos.

Asimismo, deberán contratar los demás seguros que exija la legislación de seguros.

Sección 3.ª. Otros eventos.

Artículo 15. Marchas cicloturistas de hasta 100 participantes.

Las marchas cicloturistas que no superen los 100 participantes deberán cumplir las siguientes condiciones:

a) La organización solicitará la autorización de la marcha, con arreglo a lo establecido en el artículo 4.1 de este anexo.

b) Los participantes deberán cumplir la normativa de circulación, especialmente cuando marchen desagrupados de los demás.

c) 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.

d) El inicio y el fin de la marcha se señalizarán con un vehículo que portará la señal V-22.

Artículo 16. Eventos para vehículos históricos.

Se consideran eventos para vehículos históricos aquellos en 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 25 años de antigüedad en número superior a 10, en los que se establezca una clasificación de velocidad o regularidad inferior a 50 km/h de media, así como su participación en 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.

A las exhibiciones de vehículos antiguos a los que se refiere el párrafo anterior les serán de aplicación los requisitos establecidos en el artículo 4 de este anexo, 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.”

Treinta y siete. 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 el artículo 14.2 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 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.

Para los grupos 1 y 3 que se describen en este anexo se establecen las siguientes categorías de autorizaciones:

- Autorización genérica. Válida para las siguientes dimensiones y masas:

Longitud	≤	20,55 m
Anchura	≤	3 m
Altura	≤	4,5 m
MMA	≤	45 t
Masa por eje	≤	Tabla 1 del Anexo IX del R.G.V.

- Autorización específica. Válida para las siguientes dimensiones y masas:

20,55 m	<	Longitud	≤	40 m
3 m	<	Anchura	≤	5 m
		Altura	≤	4,5 m
45 t	<	MMA	≤	110 t
Tabla 1 del Anexo IX del	<	Masa por	≤	Masa por eje técnica

R.G.V.	eje	admisible indicada en la ficha ITV
- <u>Autorización excepcional.</u> Válida para las siguientes dimensiones y masas:		
40 m	< Longitud	
5 m	< Anchura	
4,50 m	< Altura	
110 t	< MMA	
Tabla 1 del Anexo IX del R.G.V.	< Masa por eje	≤ Masa por eje técnica admisible indicada en la ficha ITV

Para el grupo 2 que se describe en este anexo se establecen las siguientes categorías de autorizaciones:

- <u>Autorización genérica.</u> Válida para las siguientes dimensiones y masas:		
Longitud	≤	15 m
Anchura	≤	3,75 m
Altura	≤	4 m
MMA	≤	15 t
Masa por eje	≤	del Anexo IX del Reglamento General de Vehículos
- <u>Autorización específica.</u> Válida para las siguientes dimensiones y masas:		
15 m	< Longitud	≤ 20,55 m
3,75 m	< Anchura	≤ 3,90 m
4 m	< Altura	≤ 4,5 m
15 t	< MMA	≤ 20 t
límites del Anexo IX del R.G.V.	< Masa por eje	≤ Masa por eje técnica admisible indicada en la ficha ITV
- <u>Autorización excepcional.</u> Válida para las siguientes dimensiones y masas:		

20,55 m	<	Longitud	
3,90 m	<	Anchura	
4,50 m	<	Altura	
20 t	<	MMA	
límites del Anexo IX del R.G.V.	<	Masa por eje	$\leq$ Masa por eje técnica admisible indicada en la ficha ITV

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 acompañamiento de los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico. Este acompañamiento podrá realizarse en régimen de autoescorta 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 el acompañamiento de los vehículos especiales o en régimen de transporte especial por los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia de 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, indicará la matrícula del vehículo o las del conjunto de vehículos que realizarán el viaje y adjuntará copia de la autorización. Asimismo se dirigirá idéntico aviso al órgano designado para su recepción por el titular de la vía.

10. 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.

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 detrás, a una distancia mínima de 50 metros, en autopistas y autovías; y delante en el resto de carreteras.

Cuando el vehículo en régimen de transporte especial circule por autopistas o autovías y tenga una anchura hasta 4,5 metros y su longitud sea mayor que 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.

Cuando circule por el resto de las carreteras y su longitud sea mayor que 40 metros y menor o igual a 50 metros, deberán situarse dos vehículos piloto, uno delante y otro detrás, a una distancia mínima de 50 metros del vehículo al que prestan cobertura.

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.

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:

VEHÍCULOS EN RÉGIMEN DE TRANSPORTE ESPECIAL

AUTOPISTAS Y AUTOVÍAS	$L > 20,55$ m 1 V.P. (DETRÁS)	$a > 3$ m 1 V.P. (DETRÁS)	$a \leq 4,5$ m y $40 \text{ m} < L \leq 50 \text{ m}$ 2 V.P. (AMBOS DETRÁS) a 50 m y 200 m			
CARRETERAS CONVEN- CIONALES	$L > 20,55$ m 1 V.P. (DELANTE)	$a > 3$ m 1 V.P. (DELANTE)	$L > 20,55$ m Y $v < \text{mitad}$ genérica vía 2 V.P. (UNO DELANTE Y OTRO DETRÁS)	$a > 3$ m Y $v < \text{mitad}$ genérica vía 2 V.P. (UNO DELANTE Y OTRO DETRÁS)	$v < \text{mitad}$ genérica vía 1 V.P. (DETRÁS)	$40 \text{ m} < L \leq 50 \text{ m}$ 2 V.P. (UNO DELANTE Y OTRO DETRÁS)

(Tabla 1)

3. Acompañamiento 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 o cuando tenga una anchura superior a 4,5 metros y una longitud superior a 40 metros y el vehículo circule por autopistas y autovías.

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

VEHÍCULOS EN RÉGIMEN DE TRANSPORTE ESPECIAL

AUTOPISTAS Y AUTOVIAS	$L > 50 \text{ m}$	$a \geq 5 \text{ m}$	$v < 40 \text{ km/h}$	$L > 40 \text{ m}$ Y $a > 4,5 \text{ m}$
CARRETERAS CONVENCIONALES	$L > 50 \text{ m}$	$a \geq 5 \text{ m}$		

(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; no obstante, para el de carácter excepcional podrá ser permitida entre la puesta y la salida del sol cuando así conste en la autorización que se expida.

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 una frecuencia mínima que se determine 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 autovías, 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 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:

VEHÍCULOS ESPECIALES AGRÍCOLAS Y SUS CONJUNTOS

AUTOVÍAS	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 2 V.P. (UNO DELANTE Y OTRO DETRÁS)	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 y autovías, 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 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:

VEHÍCULOS ESPECIALES DE OBRAS Y SERVICIOS

AUTOPISTAS Y AUTOVÍAS	L > 30 m 1 V.P. (DETRÁS)	a > 3,5 m 1 V.P. (DETRÁS)	L > 30 m Y v < mitad genérica vía 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	L > 30 m 1 V.P. (DELANTE)	a > 3,5 m 1 V.P. (DELANTE)	L > 30 m Y v < mitad genérica vía 2 V.P. (UNO DELANTE Y OTRO DETRÁS)	a > 3,5 m Y v < mitad genérica vía 2 V.P. (UNO DELANTE Y OTRO DETRÁS)	v < mitad genérica vía 1 V.P. (DETRÁS)

(Tabla 4)

2. En el caso de los vehículos especiales y sus conjuntos de obras y de servicios 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 una frecuencia mínima que se determine hasta la finalización del viaje.

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, señal V-2, 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 18.2 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 única. *Cascos de protección.*

Los conductores y pasajeros de motocicletas o motocicletas con sidecar, de vehículos de tres ruedas y cuatriciclos, 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.

La obligación de que los ciclistas y, en su caso, los ocupantes de ciclos y bicicletas, utilicen el casco de protección en vía urbana, será exigible a partir de un año de la publicación de la presente disposición.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Quedan derogadas la Resolución de 1 de junio de 2009, de la Dirección General de Tráfico, por la que se aprueba el Manual de Señalización Variable; la Disposición adicional segunda y el punto 2 del anexo I 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. *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 segunda. *Entrada en vigor.*

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