

Reglamento General de Circulación



Antecedentes

El 26 de noviembre de 1.999, el Boletín Oficial del Estado publicaba la Ley 43/1999, sobre adaptación de las normas de circulación a la práctica del ciclismo. Nuestro Club se hizo puntual eco de la misma, publicándola íntegramente en nuestro *Libro de Rutas del año 2.000*, junto con un profundo y crítico análisis de quien mejor podía opinar al respecto: nuestro compañero José Maldonado, que además de excelente jurista es buen conocedor del mundo del ciclismo, dada su condición de aficionado y practicante del mismo.

Posteriormente, el 20 de diciembre de 2.001, el B.O.E. publica la Ley 19/2001, de reforma del Texto Articulado de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, que también publicamos completa en nuestro *Libro de Rutas del año 2.002* y, como es natural, con un nuevo y afinado análisis de la misma, también realizado por Maldonado.

Por último, el 23 de diciembre de 2003, se ha publicado en el número 306 del Boletín Oficial del Estado, el Real Decreto que modifica el Reglamento General de Circulación .

La magnitud de las reformas que ha sido necesario realizar al antiguo Reglamento General de Circulación, que data de 1992, ha aconsejado la promulgación de uno nuevo, en el que además se refundan las modificaciones normativas que posteriormente se han venido sucediendo.

La Ley 19/2001 de reforma del Texto Articulado de la Ley de Tráfico y Seguridad Vial, introdujo, como se ha dicho, **nuevas normas en materia de ciclismo**; también nuevas infracciones y varió la calificación de otras, como es el caso del uso de dispositivos de telefonía móvil o la circulación en sentido contrario respectivamente. También modernizó otros preceptos en armonía con una nueva concepción de la gestión del tráfico que hoy dispone de medios técnicos de regulación de la circulación que la norma ha de hacer plenamente operativos. Todos esos aspectos se desarrollan en el nuevo Reglamento.

Con carácter general, nos vamos a hacer eco de las novedades que el mismo presenta pues, en mayor o menor medida, todos somos usuarios de las vías circulatorias, pero haciendo más hincapié en los aspectos que a ciclismo se refiere. En esta ocasión, tampoco puede faltar el comentario al nuevo Reglamento, efectuado por nuestro ilustre compañero, José Maldonado.

NOVEDADES

a) CHALECO REFLECTANTE PARA CONDUCTORES

Los conductores de autobuses y camiones, conjuntos de vehículos no agrícolas y los conductores y personal auxiliar de los vehículos pilotos de acompañamiento deberán utilizar un chaleco reflectante de alta visibilidad, cuando salgan del vehículo y ocupen la calzada o el arcén de las vías interurbanas, a partir del 23 de enero, que es cuando entra en vigor el Reglamento. (Artículo 118.3)

Para los conductores de turismos, esta obligación será exigible a los seis meses de entrada en vigor del nuevo Reglamento, es decir, a partir del 23 de julio de 2004, según fija la Disposición Adicional Primera.

Antes sólo estaba regulada la obligación de uso de un dispositivo retrorreflectante para peatones que durante la noche caminaran por vías fuera de poblado. (Artículo 123 del antiguo Reglamento de Circulación).

b) TELÉFONOS MÓVILES, SÓLO CON MANOS LIBRES

Se prohíbe la utilización de teléfonos móviles y cualquier otro medio o sistema de comunicación, salvo si la comunicación se puede realizar sin emplear las manos ni usar cascos, auriculares o instrumentos similares. (Artículo 18.2). Antes no estaba desarrollado reglamentariamente pero ya se contemplaba en el artículo 11.3 de la Ley 19/2001 de Tráfico.

c) DETECTORES DE RADAR, PROHIBIDOS

No se permite la instalación en los vehículos de mecanismos, sistemas o cualquier instrumento encaminado a eludir la vigilancia de los agentes de tráfico (detección de radares). Así como también hacer señales a otros conductores con dicha finalidad. (Artículo 18.3). Antes no estaba regulado.

d) AUTOBUSES CON VIAJEROS DE PIE, MÁS ESPACIO

Si en un autobús viajan pasajeros de pie porque así esté autorizado, la velocidad máxima por cualquier tipo de vía por la que circule, fuera de poblado, será de 80 km/h. como máximo. (Art. 48.1.2). Antes no existía regulación específica.

e) CIRCULACIÓN POR TÚNELES Y PASOS INFERIORES

El nuevo Reglamento, en los artículos 96 y 97, amplía las especificaciones respecto de la anterior disposición en esta materia. Así fija que ningún conductor deberá entrar en un túnel o paso inferior si la situación de la circulación puede, previsiblemente, dejarle detenido dentro del mismo. En ese caso, se detendrá detrás del vehículo precedente en el carril correspondiente hasta que tenga paso libre. En túneles y pasos inferiores, el conductor deberá respetar las normas relativas a la prohibición de parar, estacionar, cambiar el sentido de la marcha, marchar hacia atrás y adelantar.

Además deberá utilizar el alumbrado correspondiente y obedecer la señalización de los semáforos y paneles de mensaje variable así como las instrucciones que pueda recibir a través de megafonía o cualquier otro medio.

Aunque se permita la circulación en ambos sentidos, está prohibido el adelantamiento, salvo que exista más de un carril para su sentido de circulación, en los que se podrá adelantar sin invadir el sentido contrario.

Cuando no se pretenda adelantar, deberá mantenerse en todo momento una distancia de seguridad con el vehículo precedente de, al menos, 100 metros o un intervalo mínimo de 4 segundos. Para vehículos de más de 3.500 kilos, la distancia será de 150 metros o un intervalo de 6 segundos. Si, por cualquier circunstancia, un vehículo queda inmovilizado dentro de un túnel, se debe apagar el motor, conectar el alumbrado de emergencia y mantener encendidas las luces de posición.

Si se trata de una avería que permita continuar, debe hacerlo hasta la salida del túnel o del paso inferior. Si no, dirigir el vehículo hacia la zona reservada para emergencia más próxima en el sentido de su marcha y, si no existe, lo más cerca posible al borde derecho de la calzada; colocar los triángulos de señalización y solicitar auxilio en el poste SOS más cercano. Si el vehículo queda inmovilizado por circunstancias de la circulación, los pasajeros no deben abandonar el vehículo. Conectar temporalmente las luces de emergencia para avisar a los demás, detenerse guardando una prudencial distancia de seguridad con el vehículo precedente y apagar el motor.

f) LA RADIO Y EL MÓVIL, APAGADOS AL REPOSTAR

Al repostar combustible deberán estar apagados los instrumentos eléctricos y electromagnéticos, como la radio y el teléfono móvil; además de, como ya fijaba el anterior Reglamento, el motor y el alumbrado del vehículo. (Artículo 115.3). Por lo tanto se incorpora como prohibición repostar con la radio o el móvil encendidos. Antes no estaba regulado.

g) PEATONES NO, NI EN AUTOPISTA NI AUTOVÍA

Ya anteriormente estaba prohibida la circulación a peatones por autopista. En este tipo de vías, no podían recogerse “autoestopistas”. Ahora la prohibición se extiende a autovías, tanto para la circulación de peatones como para la posibilidad de “auto-stop”. (Artículo 125)

h) SE PROHÍBEN LOS INSTRUMENTOS CON PANTALLA

Queda prohibido el uso, por el conductor con el vehículo en movimiento, de dispositivos que puedan distraer su atención mientras conduce, tales como pantallas con acceso a Internet, monitores de televisión y reproductores de vídeo o DVD. Excepto monitores necesarios para maniobras y dispositivo GPS (Art. 18.1). Antes no estaba regulado.

i) LAS BICICLETAS PUEDEN CIRCULAR EN COLUMNA DE A DOS

Se permite a los conductores de bicicleta circular sin mantener la separación entre ellos, extremando en esta situación la atención a fin de evitar alcances entre ellos. (Artículo 54)

Artículo 54. Distancias entre vehículos.

1 - Todo conductor de un vehículo que circule detrás de otro deberá dejar entre ambos un espacio libre que le permita detenerse, en caso de frenado brusco, sin colisionar con él, teniendo en cuenta especialmente la velocidad y las condiciones de adherencia y

frenado. No obstante, se permitirá a los conductores de bicicletas circular en grupo sin mantener tal separación, extremando en esta ocasión la atención, a fin de evitar alcances entre ellos (artículo 20.2 del texto articulado).

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

Se autoriza también su circulación en paralelo, en columna de a dos, siempre lo más a la derecha posible de la vía y colocándose de uno en uno en tramos de poca visibilidad. (Artículo 36.2).

Artículo 36. Conductores obligados a la utilización del arcén.

1 - Los conductores de vehículos de tracción animal, vehículos especiales con masa máxima autorizada no superior a 3.500 kilogramos, ciclos, ciclomotores, vehículos para personas de movilidad reducida o vehículos en seguimiento de ciclistas, en el caso de que 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.

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.

2 - Se prohíbe que los vehículos enumerados en el apartado anterior circulen en posición paralela, salvo las bicicletas, que podrán hacerlo en columna de a dos, orillándose todo lo posible al extremo derecho de la vía y colocándose en hilera en tramos sin visibilidad, y cuando formen aglomeraciones de tráfico. En las autovías sólo podrán circular por el arcén, sin invadir la calzada en ningún caso. Excepcionalmente, cuando el arcén sea transitable y suficiente, los ciclomotores podrán circular en columna de a dos por éste, sin invadir la calzada en ningún caso.

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

En autovías sólo podrán circular por el arcén, y siempre que sean mayores de 14 años, y no esté prohibido por la señal correspondiente.

El grupo de ciclistas se considerará como un solo vehículo.

Antes se contempló en la Ley 43/1999 sobre adaptación de las normas de circulación a la práctica del ciclismo, aunque no se desarrolló reglamentariamente.

PRIORIDAD RESPECTO A VEHICULOS A MOTOR

Además, los ciclistas tendrán prioridad de paso respecto de un vehículo a motor cuando éste gire a derecha o izquierda para entrar en otra vía, y cuando, circulando los ciclistas en grupo, el primero de ellos haya iniciado un cruce, entrado en una glorieta o circule por carril-bici. (Artículo 64)

SECCIÓN 3ª NORMAS DE COMPORTAMIENTO DE LOS CONDUCTORES RESPECTO A LOS CICLISTAS...

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:

- 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 gire a 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 sobre prioridad de paso entre vehículos.

VELOCIDAD, MODERACIÓN FRENTE A LOS CICLISTAS

Se debe moderar la velocidad, llegando incluso a detenerse, al aproximarse a bicicletas circulando, en las proximidades de vías de uso exclusivo de bicicletas y en sus intersecciones, tanto dentro como fuera de poblaciones. (Artículo 46)

Artículo 46. Moderación de la velocidad. Casos.

1. Se circulará a velocidad moderada y, si fuera preciso, se detendrá el vehículo cuando las circunstancias lo exijan, especialmente en los casos siguientes:

a) Cuando haya peatones en la parte de la vía que se esté utilizando o pueda preverse racionalmente su irrupción en ella, principalmente si se trata de niños, ancianos, invidentes u otras personas manifiestamente impedidas.

b) Al aproximarse a ciclos circulando, así como en las intersecciones y en las proximidades de vías de uso exclusivo de ciclos y de los pasos de peatones no

regulados por semáforo o agentes de la circulación, así como al acercarse a mercados, centros docentes o a lugares en que sea previsible la presencia de niños.

c) Cuando haya animales en la parte de la vía que se esté utilizando o pueda preverse racionalmente su irrupción en ella.

d) En los tramos con edificios de inmediato acceso a la parte de la vía que se esté utilizando.

e) Al aproximarse a un autobús en situación de parada, principalmente si se trata de un autobús de transporte escolar.

f) Fuera de poblado al acercarse a vehículos inmovilizados en la calzada y a ciclos que circulan por ella o por su arcén.

g) Al circular por pavimento deslizante o cuando pueda salpicarse o proyectarse agua, gravilla u otras materias a los demás usuarios de la vía.

h) Al aproximarse a pasos a nivel, a glorietas e intersecciones en que no se goce de prioridad, a lugares de reducida visibilidad o a estrechamientos.

Si las intersecciones están debidamente señalizadas y la visibilidad de la vía es prácticamente nula, la velocidad de los vehículos no deberá exceder de 50 kilómetros por hora.

i) En el cruce con otro vehículo, cuando las circunstancias de la vía, de los vehículos o las meteorológicas o ambientales no permitan realizarlo con seguridad.

j) En caso de deslumbramiento, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 102.3.

k) En los casos de niebla densa, lluvia intensa, nevada o nubes de polvo o humo.

2. 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 los artículos 65.4.c) y 65.5.e), ambos del texto articulado.

DEL USO DEL CASCO EN LOS CICLISTAS

Artículo 118. Cascos y otros elementos de protección.

1. ...Los conductores de bicicletas y, en su caso, los ocupantes estarán obligados a utilizar cascos de protección homologados o certificados según la legislación vigente, cuando circulen en vías interurbanas, salvo en rampas ascendentes prolongadas, o por razones médicas que se acreditarán conforme establece el artículo 119.3, o en condiciones extremas de calor.

Los conductores de bicicletas en competición, y los ciclistas profesionales, ya sea

durante los entrenamientos o en competición, se regirán por sus propias normas.

J) CARRILES ESPECIALES, CON LUCES Y LIMITACIÓN DE VELOCIDAD.

Cuando se utiliza un carril especial es obligatorio llevar encendida, al menos, la luz de cruce, tanto de día como de noche, aunque, en caso necesario, pueden usarse las luces largas. Además, los conductores que circulen por carril destinados al sentido normal de circulación, pero que tengan contiguo otro habilitado para circular en sentido contrario, también deberán llevar sus luces encendidas (cortas o largas, según el momento). Además, si sólo existe un carril en el sentido normal de la marcha, el conductor deberá limitar su velocidad a 80 kilómetros por hora. (Artículos 40 a 42)

k) PELIGRO DE ALCANCE, LUCES DE EMERGENCIA

Cuando un vehículo no pueda alcanzar la velocidad mínima exigida para el tipo de vía por la que circula y por lo tanto exista peligro de colisión por alcance, se deberán utilizar durante la circulación las luces de emergencia. (Artículo 49.3)

l) NUEVAS SEÑALES DESDE LOS VEHÍCULOS POLICIALES

Luz roja o amarilla intermitente o destelleante hacia delante:

El Agente desde un vehículo indica al conductor del que le precede que debe detener el vehículo 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 siguiendo las instrucciones que imparta el Agente mediante la megafonía. (Artículo 143.3.e) Sistema de parada novedoso, no contemplado en la anterior normativa.

Bandera roja: A partir del paso del vehículo que la lleva, la calzada queda temporalmente cerrada al tráfico.

Bandera verde: A partir del paso del vehículo que la lleva, la calzada queda de nuevo abierta al tráfico.

Bandera amarilla: Necesidad de extremar la atención o la proximidad de un peligro. Podrá utilizarla también el personal auxiliar habilitado.

II) PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE

Se desarrolla la posibilidad de inmovilizar un vehículo por exceso en las emisiones de gases, humos y ruidos (artículo 70.2 de la Ley de Tráfico). Y se introducen normas de protección a los ciclistas, **fomentando el uso de la bicicleta como medio de locomoción no contaminante.**

Comentario al Reglamento General de Circulación

(R.D. 1428/2003 de 21 de noviembre, B.O.E. de 23-12-2003)

Por José Maldonado Martínez
MAGISTRADO

La última modificación importante de la Legislación sobre Tráfico operada por la Ley 19/2001, sobre la que hicimos un breve comentario en nuestro *Libro de Rutas del año 2.002*, disponía la incorporación de aquellas al Reglamento General de Circulación en el plazo de seis meses. Con cierto retraso se ha cumplido el mandato legislativo aunque, aprovechando la ocasión, se ha procedido a redactar un nuevo Reglamento General de Circulación, con objeto de refundir las modificaciones anteriores acaecidas desde 1.992.

Ni que decir tiene que un Reglamento no puede alterar las líneas básicas señaladas por la Ley, de modo que no hay importantes innovaciones sobre lo que ya se disponía en la Ley de 19 de Diciembre de 2.001 y en la precedente de 25 de Noviembre de 1.999 sobre adaptación de las normas de circulación a la práctica del ciclismo.

Se reiteran por tanto las normas que ya estaban en la ley, de las que, por su importancia para nosotros los que practicamos el ciclismo de esparcimiento, hacemos referencia a las siguientes:

1. La prohibición de circular con cascos o auriculares conectados a aparatos receptores o reproductores de sonido así como el uso de teléfonos móviles. (Artículo 18)
2. La prohibición de circular con tasas de alcohol superiores a 0.5 gramos por litro en sangre o 0.25 miligramos por litro en aire espirado. (Artículo 20).
3. La obligación de someterse a las pruebas que se establezcan para la detección de las posibles intoxicaciones por alcohol. (Artículo 21).
4. La prohibición de circular habiendo ingerido psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas, haciéndose una velada referencia al “doping” cuando se incluye en la prohibición a los “*medicamentos u otras sustancias bajo cuyo efecto se altere el estado físico o mental apropiado para circular sin peligro*”. (Artículo 27).
5. La obligación de circular por el arcén, salvo en descensos prolongados con curvas, en donde podrán circular por la parte derecha de la calzada que necesiten. En las autovías (salvo que esté prohibido) siempre se circulará por el arcén sin invadir la calzada en ningún caso. (Artículo 36).
6. La autorización para circular en posición paralela, “*en columna de a dos*” orillándose todo lo posible al extremo derecho de la vía, aunque en tramos sin visibilidad y en aglomeraciones de tráfico se habrá de circular en hilera. (Artículo 36.2).
7. La posibilidad de adelantamientos por tiempo superior a los 15 segundos o por un espacio superior a los 200 metros.

8. La permisión de circular por autovías (siempre por el arcén), “*salvo que se prohíba mediante la señalización correspondiente*”, prohibición que se complementará con un panel que informe del itinerario alternativo.
9. La posibilidad de superar los 45 kilómetros por hora de velocidad, “*en aquellos tramos en los que las circunstancias de la vía le permitan desarrollar una velocidad superior*”. (Artículo 48).
10. La posibilidad de circular en grupo, sin guardar las distancias de detención, aunque “*extremando la atención, a fin de evitar alcances entre ellos*” (Artículo 54).
11. La prioridad de los ciclistas sobre los automóviles en los supuestos del artículo 64, entre los que destaca la que se otorga cuando se circule por carril-bici, paso para ciclistas ó “*arcén debidamente señalizado*”, ó cuando, circulando en grupo, el primero de los ciclistas haya iniciado el cruce o entrada en una glorieta. (Artículo 64).
12. La prohibición de adelantar cuando se ponga en peligro o se entorpezca a ciclistas que circulen en sentido contrario. (Artículo 85).

Mención aparte merece el desarrollo que se le otorga en el Anexo II a las pruebas deportivas, marchas ciclistas y otros eventos.

Las pruebas deportivas se definen por la idea de “*competitividad organizada*”, circunstancia ajena a nuestro deporte favorito, por lo que omitimos referencia a las mismas. Por el contrario, las marchas ciclistas organizadas, están diseñadas bajo la idea finalista del “*ejercicio físico con fines deportivos turísticos o culturales*”, lo que se ajusta más a nuestra afición.

Merece especial referencia la consideración de que estas normas sólo se aplican cuando el “paquete” cuenta con más de cincuenta ciclistas, por lo que, en nuestro caso, difícilmente nos vincularán, salvo en casos excepcionales.

Estas marchas deberán ser autorizadas, bien por la Jefatura Central de Tráfico, cuando el recorrido se desarrolle por vías de más de una Comunidad Autónoma, bien por la CC.AA. respectiva si se circula por vías de su ámbito territorial, o por el Ayuntamiento, cuando sea por el casco urbano.

Como normas más importantes para organizar una marcha se señalan las siguientes:

1. Se solicitará la autorización con treinta días de antelación, acompañando el permiso federativo, una memoria de la prueba con su reglamento, croquis del recorrido, fecha, itinerarios, horarios probables de paso, número de participantes, identificación del responsable o director ejecutivo de la prueba, las propuestas de señalización etc., así como un justificante de los correspondientes seguros de responsabilidad civil y accidentes. La autoridad deberá responder en plazo de diez días y si no lo hace, se entenderá concedida. Se deberá comunicar a los Ayuntamientos por donde pase la prueba.
2. La prueba se disputará, con el tráfico abierto, bajo el control de los agentes de la autoridad y personal de la organización debidamente habilitado, debiendo los participantes cumplir las normas generales de circulación. Al principio irá un

agente con bandera roja y al final otro con bandera verde, y entre unos y otros, el personal de la organización con bandera amarilla. Pueden ir vehículos-piloto de protección para anunciar la prueba, con carteles, que irán como mínimo doscientos metros antes y después de los participantes.

3. Los itinerarios se señalizaran debidamente, sobre todo en lugares peligrosos, encargándose la organización de retirar las señales tan pronto termine la misma. También será indispensable contar, como mínimo, de una ambulancia y de un medico, sin perjuicio de su ampliación.
4. Tanto el responsable o director ejecutivo como los auxiliares deben reunir determinados requisitos que señala el reglamento y esta prohibido el acompañar a la marcha con vehículos particulares, salvo los expresamente autorizados.