



NORMATIVA SOBRE LA CIRCULACION VIAL

REALIZADO POR:

ANTONIO PAZO GOMEZ
2023

INTRODUCCION

El derecho de la circulación es el conjunto de normas legales que regulan la actividad humana relacionada con el tráfico y la seguridad vial. Sin el conocimiento preciso y la observancia a estas normas, la circulación se convertiría en una actividad casi imposible, sometida a todos los riesgos imaginables y concluiría en una innumerable sucesión de accidentes. La norma regula los usos de las vías, las prioridades, el comportamiento durante el tráfico, el lenguaje de las señales y todo aquello que permita la utilización del espacio público viario por un número indeterminado de usuarios compatibilizando los derechos de todos y previendo la colisión de los mismos. Dicho de otro modo, la norma jurídica de la circulación trata de que el tráfico se desarrolle sin accidentes.

Si el asunto es de suma importancia para el ciudadano que va a verse inmerso en el flujo circulatorio, aun como peatón, más importancia tiene para el policía cuya misión consiste en vigilar el cumplimiento de las normas y corregir los incumplimientos. Iniciando, cuando se dé el caso, el procedimiento sancionador correspondiente.

La Unidad Didáctica pretende exponer un resumen del ordenamiento español en la materia que sirva de panorama general y de pista para una búsqueda más exhaustiva de la norma aplicable cuando sea necesario. En ella se recoge sumariamente lo más importante, dando una especial relevancia a los temas de circulación urbana.

NORMAS DE LA CIRCULACION

La regulación del tráfico en España se hizo siguiendo el modelo de ordenanzas municipales y con arreglo a las prescripciones de los tratados o convenios internacionales ratificados por España. En estos tratados se contiene la regulación básica de circulación y señalización, y hacen que la regulación del tráfico esté homologada en casi todo el mundo con pequeñas variaciones. Por ejemplo, en la mayor parte de los países se circula por la derecha, existen las mismas señales de circulación y tiene modelos de permisos con contenido similar. Después se procedió, a partir de 1900, a legislar para todo el territorio nacional mediante reglamentos hasta que después de aprobarse la Constitución de 1978, aparece la Ley de Seguridad Vial, que es la primera norma con rango de ley, que fue desarrollada por nuevos reglamentos.

En la legislación de tráfico influyeron mucho los Convenios internacionales. Podemos decir que se trata de una materia muy uniforme en todo el mundo y eso es gracia a que casi todos los países adoptaron las medidas acordadas en convenios como: Convención Internacional de París de 11 de octubre de 1909 para la circulación de vehículos; Convenio Internacional para la Circulación de Automóviles de París de 24 de abril de 1926; Convenio de Ginebra de 30 de marzo de 1931, ratificado por España en 1933, que unifica la señalización; Convenio de Ginebra de 20 de marzo de 1958 sobre homologación y reconocimiento de equipos y piezas de los vehículos; o la Convención de Viena de 8 de noviembre de 1968, de gran importancia en materia de permisos de conducción.

Por lo que se refiere a la Legislación nacional, tras la Constitución de 1978 fue necesario hacer algunos cambios en la regulación legal del tráfico en España. Ello estuvo motivado por dos razones fundamentales: una, la necesidad de que la regulación básica de la materia se hiciera por ley y no por reglamento; otra, el cambio de la estructura territorial del Estado, con la aparición de las Comunidades Autónomas. El proceso de sustitución del Código de la Circulación se efectuó en tres niveles:

Primer nivel: LEY DE BASES SOBRE TRÁFICO, CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR Y

SEGURIDAD VIAL. Ley 18/1989 de 25 de julio (BOE de 27 de julio). Se fijaron los criterios, principios o directrices que habían de inspirar el conjunto de

normas que regirán la circulación de vehículos, personas y animales; la seguridad vial; competencias y régimen sancionador. Sus preceptos no son directamente aplicables, pero deben ser respetados por la legislación que la desarrolle.

Segundo nivel: TEXTO ARTICULADO DE LA LEY SOBRE TRÁFICO, SEGURIDAD VIAL Y

CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. La mencionaremos como LEY DE SEGURIDAD VIAL. Es el desarrollo de la delegación contenida en la Ley de Bases. Se trata de un texto articulado que ya resulta directamente aplicable. Ha tenido ocho importantes reformas: Ley 5/1997 de 24 de marzo, para adaptar las nuevas tasas de alcoholemia; Ley 11/1999 de 24 de abril para aclarar determinados supuestos de retirada y depósito de vehículos; Ley 43/1999 de 25 de noviembre sobre circulación de bicicletas; Ley 19/2001 de 19 de diciembre se refiere a algunas adaptaciones sobre gestión de tráfico, competencias, emisión de gases y humos, uso de teléfonos móviles y aparatos anti-radar por los conductores, menores en ciclomotores y motocicletas, nueva definición de parada, señalización: señal de parada por peaje, circulación de bicicletas, revocación de permisos de conducción, e infracciones y sanciones; RD 1428/2003 de 21 de noviembre modificó algunas definiciones de la Ley de Seguridad Vial; Ley 62/2003 de 30 de diciembre (ha modificado varios preceptos de la LSV (artículos 34, 67, 71 bis, 72 y 82); Ley 17/2005 de 19 de julio (BOE 20 de julio) sobre el permiso por puntos; y Ley Orgánica 15/2007 de 30 de noviembre (BOE de 1 de diciembre) de modificación del Código Penal. Cambió la competencia sancionadora y añadió algunas modificaciones a la anotación de antecedentes y a los recursos. Dio nueva redacción a los artículos 68, 80 y 82.

Tercer nivel: Son los reglamentos que desarrollan la LSV. Su finalidad es la de pormenorizar, ejecutar y complementar el Texto Articulado. Es decir, establecer un cuerpo normativo completo al que se adapten todas las conductas relacionadas con la circulación, el tráfico y la seguridad vial. Señalamos cuáles son:

REGLAMENTO GENERAL DE CIRCULACIÓN. RD 1428/2003 de 21 de noviembre (BOE de 23 de

diciembre). Fue modificado por el RD 965/2006 de 1 de septiembre (BOE de 5 de septiembre) sobre algunos aspectos: carga de los vehículos, velocidades máximas, cinturón de seguridad, casco y sistemas de retención.

REGLAMENTO GENERAL DE CONDUCTORES. Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores. Publicado en BOE núm. 138 de 08 de junio de 2009.

REGLAMENTO GENERAL DE VEHÍCULOS. RD. 2822/1998 de 23 de diciembre (BOE de 26 de enero de 1999). Reformado por Orden de 15 de septiembre de 2000 (BOE de 16 de septiembre) modificando el Anexo XVIII sobre placas de matrícula. Por Orden PRE/3298/2004 de 13 de octubre (BOE de 14 de octubre) que modifica algunos aspectos del Anexo IX sobre masa y dimensiones. por Orden PRE/43/2007 de 16 de enero (BOE de 23 de enero), que incorpora al anexo IX la señal V-IO de transporte escolar. Y por Orden PRE/438/2008 de 20 de febrero (BOE de 23 de febrero) que introduce la contraseña CNP en las placas de matrícula.

BAJA DE VEHÍCULOS AL FINAL DE SU VIDA ÚTIL. Orden INT/624/2008 de 26 de febrero (BOE de 10 de marzo).

INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULOS. Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos. Publicado en BOE núm. 271 de 08 de noviembre de 2017

REGLAMENTO DE PROCEDIMIENTO SANCIONADOR EN MATERIA DE TRÁFICO, Circulación DE VEHÍCULOS A MOTOR Y SEGURIDAD VIAL. RD. 320/1994 de 25 de febrero (BOE de 21 de abril).

Modificado por RD 137/2000 de 4 de febrero (BOE de 18 de febrero). En el procedimiento sancionador hay que tener en cuenta también lo dispuesto en la LEY DE RÉGIMEN Jurídico DE LAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS Y DEL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO COMÚN. Ley 30/1992 de 26 de noviembre. Modificada ampliamente por la Ley 4/1999 (BOE de 14 de enero). Tendrá carácter supletorio en materia de medidas cautelares, infracciones y sanciones y procedimiento sancionador y el REGLAMENTO PARA EL EJERCICIO DE LA POTESTAD SANCIONADORA. RD. 1398/1993

de 4 de agosto (BOE de 9 de agosto).

Además, existe una multitud de normas que afectan a esta materia. Unas por su relación indirecta, como el Código Penal, las normas reguladoras del transporte o las que hacen referencia a los seguros. Otras porque dimanen de órganos competentes en su territorio, como las Ordenanzas Municipales. Otras, por su contenido estrictamente técnico, como las Órdenes Ministeriales que establecen las condiciones de homologación de vehículos. Todas se verán en las unidades correspondientes. Un nuevo ámbito de legislación es la procedente de las instituciones de la Unión Europea, la legislación comunitaria. Ya sabemos que la normativa comunitaria es directamente aplicable con prioridad sobre el derecho interno algunos casos y que en otros necesita de actos de recepción o transposición para ser obligatoria en cada Estado. Aunque la mayoría de las Directivas que afectan a esta materia están relacionadas con el transporte, hay algunas relativas a homologación de vehículos, formación de conductores, alcohol y conducción, seguridad vial, etc.

COMPETENCIAS

Sobre la seguridad vial actúan muchos órganos de las distintas administraciones: sanidad, fomento, educación, etc., porque en la materia hay muchas variables que intervienen: carreteras, vehículos, urbanismo, etc. El tráfico y la circulación de vehículos de motores competencia estatal exclusiva, según el artículo 149 de la Constitución. Esta competencia se ejerce generalmente a través de la Dirección General de Tráfico, según lo dispuesto en la Ley de Seguridad Vial (en adelante LSV), Sus funciones, competencias y estructura viene determinada en el RD 991/2006, de 8 de septiembre (BOE de 12 de septiembre), por el que se desarrolla la estructura orgánica del Ministerio del Interior.

No obstante, algunas Comunidades Autónomas (Cataluña y País Vasco) han asumido determinadas competencias de ejecución de la normativa estatal utilizando para ello distintas vías.

Y en el ámbito municipal, las competencias corresponden a los alcaldes. Esto se basa en el artículo 137 de la Constitución, que reconoce a los Municipios, autonomía para la gestión de sus respectivos intereses; garantía reiterada el artículo 140. En uso de esta autonomía, los municipios podrán dictar ordenanzas y bandos en la materia. Este mínimo competencial está reconocido en la Sentencia del Tribunal Constitucional 109/1998. La cuestión está regulada en el artículo 2 de la Ley de Bases de Régimen Local. Las competencias municipales son competencias propias. Las competencias municipales son las siguientes: Ordenación y control del tráfico en vías urbanas, así como denuncia y sanción de las infracciones cuando no esté atribuido a otra autoridad. La regulación, mediante Ordenanza Municipal, de los usos de las vías urbanas. Inmovilización de vehículos en vías urbanas cuando no se hallen provistos de títulos que habilite el estacionamiento o excedan del tiempo reglamentario. Pruebas deportivas en casco urbano. Pruebas sobre alcoholemias o sustancias psicotrópicas, estupefacientes o estimulantes en caso urbano. Y el cierre de las vías urbanas cuando sea necesario.

Tanto Comunidades Autónomas con competencias como Municipios ejercen sus competencias dentro de su territorio.

Como regla general podemos decir lo siguiente:

- El Estado tiene competencias en vías interurbanas, salvo las transferidas a las Comunidades Autónomas.
- Los municipios en vías urbanas. Se trata de competencia para la ordenación y control del tráfico y la vigilancia mediante agentes propios. Esto comprende la denuncia de las infracciones cometidas en esas vías, señala el artículo 7 LSV cuando no esté expresamente atribuida a otra Administración. Por lo tanto, el municipio carece de competencia para denunciar cuando no tiene policía local o cuando en la totalidad o en parte, por ejemplo, una travesía, la competencia ha sido atribuida a otra administración. Entendemos que esta atribución debe estar aprobada por el subdelegado del Gobierno, según el artículo 29 de la Ley de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado. Estas cuestiones deben ser debatidas, en su caso, en las Juntas Locales de Seguridad. El problema es determinar si la travesía puede considerarse como vía urbana o no. El Anexo de la LSV la define como tramo de carretera que discurre por poblado. No tendrán la consideración de travesías aquellos tramos que dispongan de una alternativa viaria o variante a la cual tiene acceso.

En todo caso, cuando la travesía tenga configuración de vía urbana debe denunciar la Policía Local, cuando ésta exista, y sancionar el Alcalde. En el supuesto de que el municipio carezca de Policía Local, debe entenderse que las competencias corresponden al Ministerio del Interior (artículo 5 LSV). Queda excluido de la competencia municipal todo el Título Cuarto de la LSV: autorizaciones administrativas y la materia regulada por la Ley del Seguro. Sin embargo, el RGC en su artículo 162.50, al describir las señales de localización, nos ofrece un modo de saber sin duda donde empiezan y donde acaban las competencias municipales. Al describir las señales S-500 y S-501 de entrada y fin de poblado, indica el lugar a partir del cual y donde deben dejar de ser aplicables las normas de comportamiento de circulación relativas a poblado.

- Las competencias municipales, siguiendo a Cano Campos, son de dos tipos:

a) Normativas, es decir la regulación mediante disposiciones de carácter general de los usos de las vías urbanas. Hay que tener en cuenta que las Ordenanzas Municipales tienen que ajustarse a lo previsto en la Ley, y pueden

desarrollar lo que disponen los Reglamentos. En este aspecto el Tribunal Supremo, en Sentencias de 22 de septiembre y 15 de octubre de 1.999, 29 de mayo, 14 de julio y 25 de noviembre de 2.000, 28 de abril, 14 de julio y 6 de noviembre de

2.001 se ha pronunciado con contundencia y reiteración sobre semejante cuestión afirmando la potestad de los Ayuntamientos de desarrollar el Reglamento General de Circulación siempre que se respeten los principios de razonabilidad, proporcionalidad y congruencia.

b) Ejecutivas, que incluyen la vigilancia y denuncia de infracciones; ordenación y control del tráfico; autorizaciones de pruebas deportivas; instrucción de atestados; retirada, inmovilización o depósito de vehículos; y realización de pruebas de impregnación alcohólica.

Los municipios tienen dos instrumentos fundamentales para actuar en materia de seguridad vial: las ordenanzas y los planes de seguridad vial.

I. Ordenanzas: Según el artículo 7 b) LSV en relación con el artículo 25 de la Ley Reguladora de las Bases de Régimen Local, los municipios podrán, mediante ordenanza:

a) Regular de los usos de las vías urbanas. Teniendo en cuenta el interés de todos los usuarios y no sólo de los vehículos. Y admitiendo la posibilidad de discriminar entre vehículos para favorecer el interés general, como por ejemplo estableciendo carriles reservados o paradas de autobuses. Se incluye también la posibilidad de crear áreas peatonales o de circulación rodada prohibida.

b) Regular los aparcamientos, incluyendo medidas de estacionamiento limitado y con especial atención a las personas discapacitadas.

c) Crear tasas para los estacionamientos limitados y para la retirada de vehículos.

Cuando la LSV habla de ordenanza parece excluir de manera taxativa el uso del bando general para estos supuestos. El problema se ha planteado en ocasiones sobre la posibilidad de crear infracciones mediante ordenanzas municipales. Hay que diferenciar la competencia para sancionar de la potestad de crear nuevas infracciones no contempladas en la legislación estatal, es decir si existe una reserva de ley que los municipios deben respetar sin exclusiones. Esta es una cuestión muy discutida en la doctrina y en la

jurisprudencia. Tanto la Ley de Bases de Régimen Local, como el Tribunal Constitucional en sentencias como la 132/2001 admiten una flexibilidad a la hora de aceptar que los municipios puedan tener cierta capacidad tipificadora aunque, como señala el TC, la ley debe establecerlos elementos esenciales de la conducta antijurídica y la naturaleza y límites de las sanciones a imponer. Aunque, dado el carácter exhaustivo de la regulación de la LSV, es poco probable que esta discusión tenga mucho recorrido en materia de tráfico.

2. Planes municipales de seguridad vial. Es un instrumento poco desarrollado del que carecen la mayoría de los municipios españoles. Hay que enmarcarlo dentro de una perspectiva amplia que parte del Programa de Acción Europeo de Seguridad Vial, pasa por el Plan Nacional de Seguridad Vial y el Plan estratégico y por los Autonómicos (en las Comunidades con competencias) y concluye en los planes locales. Pero es una vía de coordinar todas las actuaciones locales referidas al tráfico y durante un periodo temporal. Para elaborar un plan hay que partir del concepto de seguridad vial y de las prioridades de la localidad en materia de tráfico. Después hay que examinar la accidentalidad sufrida en los últimos años para extraer conclusiones y los factores de riesgo. No debe considerarse el plan aisladamente sino en relación con los planes nacionales y autonómicos (donde existan). Puede que en algunos casos existan planes sobre una cuestión en concreto (por ejemplo, plan sobre motocicletas).

CONCEPTOS Y DEFINICIONES

LA VÍA.

Es el elemento fijo o permanente. Es el espacio físico delimitado para la circulación. A efectos de la aplicación de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, hay que tener en cuenta lo que dispone el artículo 2 LSV, según el cual esta normativa regirá en todo el territorio nacional, y obligará a titulares y usuarios de las vías y terrenos públicos aptos para la circulación, urbanos e interurbanos, y a los que sin tener esa aptitud sean de uso común. También, en defecto de otras normas, a las vías y terrenos privados que sean utilizados por una colectividad indeterminada de personas. Por último hay que referirse también al entorno cuando se habla de la vía, porque hace cambiar las circunstancias de ésta, por ejemplo cuando los

márgenes no están limpios e impiden la visibilidad.

Las vías pueden ser urbanas, o calles, e interurbanas, llamadas comúnmente carreteras. Existen también las travesías que son vías interurbanas que discurren, en una parte de su trazado, por zona urbana, pudiendo tener también la consideración de calles.

Definiciones:

A -Ley de Seguridad Vial.

- -Plataforma: Zona de la carretera dedicada al uso de vehículos, formada por la calzada y los arcenes.
- -Calzada: Parte de la carretera dedicada a la circulación de vehículos. Se compone de un cierto número de carriles.
- -Carril: Banda longitudinal en que puede estar subdividida la calzada, delimitada o no por marcas viales longitudinales, siempre que tenga una anchura suficiente para permitir la circulación de una fila de automóviles que no sean motocicletas.
- -Acera\Zona longitudinal de la carretera elevada o no, destinada al tránsito de peatones.
- -Zona peatonal: Parte de la vía, elevada o delimitada de otra forma, reservada a la circulación de peatones. Se incluye acera, andén y paseo.
- -Refugio: Zona peatonal situada en la calzada y protegida del tránsito rodado.
- -Arcén: Franja longitudinal afirmada contigua a la calzada, no destinada al uso de vehículos automóviles, más que en circunstancias excepcionales.
- -Intersección: Nudo de la red viaria en el que todos los cruces de trayectorias posibles de los vehículos que lo utilizan se realizan a nivel.
- -Paso a nivel: cruce a la misma altura entre una vía y una línea de ferrocarril con plataforma independiente.
- Autopista: Carretera que está especialmente proyectada, construida y señalizada como tal para la exclusiva circulación de automóviles y reúne las siguientes características:
 - A. No tener acceso a la misma las propiedades colindantes.
 - B. No cruzar a nivel ninguna otra senda, vía, línea de ferrocarril o tranvía, ni

ser cruzada a nivel por senda, vía de comunicación o servidumbre de paso alguna.

- C. Constar de distintas calzadas para cada sentido de circulación, separadas entre sí salvo en puntos singulares o con carácter temporal, por una franja de terreno no destinada a la circulación, o en casos excepcionales, por otros medios.

- Autovía: Carretera especialmente proyectada, construida y señalizada como tal que tiene las siguientes características:
 - A. -Tener acceso limitado a ellas las propiedades colindantes.
 - B. -No cruzar a nivel ninguna otra senda, vía, línea de ferrocarril o tranvía, ni ser cruzada a nivel por senda, vía de comunicación o servidumbre de paso alguna.
 - C. -Constar de distintas calzadas para cada sentido de circulación, separadas entre sí, salvo en puntos singulares o con carácter temporal, por una franja de terreno no destinada a la circulación, o por otros medios.
- Carreteras convencionales: Son las que no reúnen las características propias de las autopistas, autovías y vías para automóviles.
- Vía para automóviles: Toda vía reservada exclusivamente a la circulación de automóviles, con una sola calzada y con limitación total de accesos a las propiedades colindantes, y señalizada con las señales S-3 y S-4 respectivamente.
- Vía interurbana: Es toda vía pública situada fuera de poblado.
- Vía Urbana: Es toda vía pública situada dentro de poblado, excepto las travesías.
- Glorieta: Tipo especial de intersección caracterizado porque los tramos que en él confluyen se comunican a través de un anillo en el que se establece una circulación rotatoria alrededor de una isleta central. No son glorietas propiamente dichas las denominadas glorietas partidas en las que dos tramos, generalmente opuestos, se conectan directamente a través de una isleta central, por lo que el tráfico para de uno a otro y no la rodea.
- Carril para vía de alta ocupación: aquél especialmente reservado o

habilitado para la circulación de los vehículos con alta ocupación.

- Poblado: Espacio que comprende edificios y en cuyas vías de entrada y de salida están colocadas respectivamente, las señales de entrada a poblado y de salida de poblado.
- Travesía: A los efectos de esta disposición normativa, es el tramo de carretera que discurre por poblado. No tendrán la consideración de travesías aquellos tramos que dispongan de una alternativa viaria o variante a la cual tiene acceso
- Vía Ciclista: Vía específicamente acondicionada para el tráfico de ciclos, con la señalización horizontal y vertical correspondiente, y cuyo ancho permite el paso seguro de estos vehículos.
- Carril-bici: Vía ciclista que discurre adosada a la calzada, en un solo sentido o en doble sentido.

B- Reglamento General de Carreteras:

- Berma: Franja longitudinal, afirmada o no, comprendida entre el borde exterior del arcén y la cuneta o talud.
- Desmote: Parte de la explanación situada bajo el terreno original.
- Eje: Línea que define el trazado en planta o alzado de una carretera y que se refiere a un punto determinado de su sección transversal.
- Explanación: Zona de terreno realmente ocupada por la carretera, e la que se ha modificado el terreno original.
- Mediana: Franja longitudinal situada entre dos plataformas separadas, no destinadas a la circulación.
- Terraplén: Parte de la explanación situada sobre el terreno original.
- Vía de servicio. camino sensiblemente paralelo a una carretera, respecto de la cual tiene carácter secundario, conectando a ésta solamente en algunos puntos, y que sirve a las propiedades o edificios contiguos. Pueden se con sentido único o doble de circulación.
- Vía urbana: Cualquiera de las que componen la red interior de comunicaciones de una población, siempre que no se trate de travesías ni formen parte de una red arterial.

C Instrucción 3.1 1-C de Carreteras.

- Acceso directo a una propiedad o instalación: Aquél en el que la incorporación de los vehículos desde la calzada se produce sin utilizar las conexiones o enlaces de otras vías públicas con la carretera.
- Barrera de seguridad: Sistema de contención de vehículos empleado en las márgenes y medianas de las carreteras.
- Bifurcación: Tramo en el que se divide una calzada en otras dos sin establecer prioridades entre ellas.
- Bombeo: Pendiente transversal de la plataforma en tramos en recta.
- Carreteras de montaña: las que discurriendo por terrenos muy accidentados tengan un tráfico reducido o su funcionalidad sea un uso muy específico (turismo, deportes, etc).
- Carreteras que discurren por espacios naturales de elevado interés ambiental o acusada fragilidad: en las que no es posible alcanzar las características geométricas fijadas en esta Norma sin producir impactos críticos.
- Carreteras urbanas: Cualquiera que sea su tipo, son utilizadas parcialmente por tráfico urbano, que generan impactos ambientales directo sobre el medio urbano próximo y que atraviesan o pasan próximas a áreas urbanas consolidadas o previstas por el planeamiento urbanístico.

Con respecto a la circulación, y relacionado con la vía, hay que distinguir tres variables fundamentales del tráfico (intensidad, velocidad y densidad), que dan lugar a estos conceptos:

1. Intensidad. Número de vehículos que pasan por una determinada sección de vía por unidad de tiempo. Así se habla de intensidad horaria, diaria etc. Para la gestión del tráfico se utiliza la intensidad horaria, el factor hora punta

2. Densidad. Número de vehículos por unidad de longitud

3. Capacidad. Número máximo de vehículos que pueden circular por una determinada sección de la vía según las condiciones geométricas de la misma.

EL VEHÍCULO.

La Ley de Seguridad Vial lo define como artefacto o aparato apto para circular por las vías objeto de esa Ley. Es un medio muy útil para el transporte, aumenta las posibilidades de autonomía y movilidad, y de ahí deriva su importancia social y económica. Profesionalmente sirve para el desarrollo de actividades muy diferentes: representantes, vendedores..., y facilita la labor de casi todas las profesiones.

Tiene también una gran importancia para el desarrollo económico de una nación por la gran cantidad de personas que dependen del sector: desde los obreros que lo fabrican, vendedores, mecánicos, publicistas, etc. Puede constituir un problema cuando el número de vehículos circulando supera la capacidad de la vía; y por otras causas; como el envejecimiento, que puede hacer desaparecer las condiciones técnicas necesarias para usarlo sin peligro.

LA PERSONA.

La persona es el factor principal. Puede, incluso, considerarse como el único factor ya que tanto el uso del vehículo como el de la vía dependen de la persona. Puede ser conductor, pasajero o peatón. Su comportamiento es el factor clave de la seguridad en la circulación.

El hombre tiene derecho a la libre circulación. Es un derecho fundamental reconocido en el artículo 19 de la Constitución. Pero es un derecho que, como todos, tiene sus límites. Unos límites vienen determinados por la propiedad ajena, por ejemplo la prohibición de entrar en una finca que esté cercada. Otros límites están exigidos por el derecho de los demás. En algunos casos como consecuencia de alteraciones del orden público. Este es el fundamento, como ya hemos visto, de la regulación de esta materia mediante normas jurídicas. Es libre el uso de la carretera, pero no puede hacerse de manera anárquica porque, además de suponer un abuso, podría constituir un peligro. El bien jurídico protegido, en definitiva, por la legislación de tráfico es la seguridad vial. La libre circulación para las personas incluye también la circulación con vehículos. La necesidad de regular la circulación de los vehículos se exige de una manera más precisa que la de las personas porque hay circunstancias que agravan el riesgo (la velocidad, por ejemplo). También existen limitaciones derivadas de la ordenación del tráfico en las vías públicas.

El conductor deberá cuidar algunos aspectos que se consideran causas de accidentes; así será respetuoso con las normas que tiene la obligación de conocer; atenderá a las situaciones de fatiga y vigilará su estado evitando conducir con tasas de alcohol o de otras sustancias superiores a las permitidas o en condiciones físicas o psíquicas disminuidas. El bien común y la seguridad de los demás imponen, pues, limitaciones a la libre circulación.

Distinto del derecho a circular es el derecho a conducir. Este derecho está constreñido por una limitación esencial, la exigencia de unas condiciones psicotécnicas y físicas: que la Administración exige de una manera rigurosa. La conducción de vehículos a motor es una actividad potencialmente peligrosa que la Administración tiene la obligación de controlar. Un aprendizaje que culmina con un examen permite saber, de manera objetiva, si se cumplen estas condiciones.

Las leyes están destinadas a las personas. El derecho de la circulación afecta todo él a las personas. Pero hay preceptos más generales que informan toda esta normativa. Así el artículo 2 del Reglamento General de Circulación (en adelante RGC) obliga a todos los usuarios de la vía comportarse de forma que no entorpezcan indebidamente la circulación ni causen peligro, perjuicios o molestias innecesarias a las personas ni daño a los bienes. Y el artículo 3 RGC, referido a los conductores, establece el deber de conducir con la diligencia y precaución necesaria para evitar daño propio o ajeno, y no poner en peligro a los usuarios de la vía, empezando por el mismo conductor. E impone la prohibición terminante de conducir negligente o temerariamente.

La Ley de Seguridad Vial diferencia los diferentes tipos de usuarios, es decir personas que intervienen en la circulación: Conductores, peatones, titulares de vehículos, etc.

CLASES DE AUTORIZACIONES ADMINISTRATIVAS PARA CONDUCIR QUE DEBE SABER

Para poder circular libremente con vehículos a motor y ciclomotores debes disponer previamente de la autorización pertinente, certificando así tener los requisitos de capacidad, conocimiento y habilidad necesarios para conducir dicho vehículo.

El tipo de autorización necesaria depende del tipo de vehículo, pudiendo

distinguir entre permisos y licencias de conducir.

La gran mayoría de vehículos precisan de la obtención de un permiso de conducir. Existiendo a su vez varios tipos de permisos, dependiendo de si vas a conducir un ciclomotor, moto, coche, camión o autobús.

Las licencias de conducir se reservan para vehículos para personas de movilidad reducida (LCM) y vehículos especiales agrícolas autopropulsados (LVA).

Además del permiso o licencia, si vas a conducir vehículos que transporten mercancías peligrosas, necesitas obtener una autorización administrativa especial, conocida como permiso de mercancías peligrosas ADR. Dicha autorización ADR es complementaria al permiso y necesitas, como mínimo, un permiso tipo B con una antigüedad de más de un año.

REQUISITOS:

Se deben reunir una serie de requisitos para obtener cualquier permiso los cuales son los siguientes:

- Tener la edad mínima necesaria.
- Residencia en España, o ser estudiante durante al menos seis meses.
- No estar privado por resolución judicial o administrativa del derecho a conducir vehículos a motor o estar suspendido del que ya se posee.
- Reunir las aptitudes psicológicas. Sino se puede optar al permiso ordinario, por enfermedad o deficiencia, se podrá, en su caso, optar al extraordinario.
- Ser declarado apto en las pruebas teóricas y prácticas.

CLASES DE PERMISOS DE CONDUCIR

AM: ciclomotores de dos o tres ruedas y cuatriciclos ligeros. La edad mínima para obtenerlo será de quince años cumplidos.

A1: motocicletas con una cilindrada máxima de 125 cm³ y potencia máxima de 11 kW (algo menos de 15 cv). La edad mínima para obtenerlo será de dieciséis años cumplidos.

A2: motocicletas con una potencia máxima de 35 kW (algo menos de 47 cv). La edad mínima para obtenerlo será de dieciocho años cumplidos.

A: motocicletas y triciclos de motor. La edad mínima para obtenerlo será de veinte años cumplidos, veintiuno para el caso de triciclos.

El permiso A te permite conducir cualquier vehículo incluido en A, A2, A1 y AM. El permiso A2, cualquier vehículo incluido en A2, A1 y AM. Por último, el permiso A1 te permite también conducir los vehículos del permiso AM (ciclomotores)

B: autoriza para conducir los siguientes vehículos:

Automóviles cuya masa máxima autorizada no exceda de 3.500 kg que estén diseñados y construidos para el transporte de no más de 8 pasajeros además del conductor.

Se autoriza a la conducción en territorio nacional con una antigüedad del permiso superior a dos años, de automóviles sin remolque impulsados por combustibles alternativos destinados al transporte de mercancías con una masa máxima autorizada superior a 3.500 kg pero que no exceda los 4.250 kg, siempre que la masa que supere los 3.500 kg provenga exclusivamente del exceso de masa del sistema de propulsión respecto al sistema de propulsión de un vehículo de las mismas dimensiones que esté equipado con un motor convencional de combustión interna con encendido por chispa o por compresión, y siempre que no se incremente la capacidad de carga respecto al mismo vehículo.

Conjuntos de vehículos acoplados compuestos por un vehículo tractor de los que autoriza a conducir el permiso de la clase B y un remolque cuya masa máxima autorizada exceda de 750 kg, siempre que la masa máxima autorizada del conjunto no exceda de 4.250 kg, sin perjuicio de las disposiciones que las normas de aprobación de tipo establezcan para estos vehículos

Triciclos y cuatriciclos de motor

La edad mínima para obtenerlo será de dieciocho años cumplidos.

B + E: conjuntos de vehículos acoplados compuestos por un vehículo tractor de los que autoriza a conducir el permiso de la clase B y un remolque o

semirremolque cuya masa máxima autorizada no exceda de 3500 kg. La edad mínima para obtenerlo será de dieciocho años cumplidos.

C1: automóviles distintos de los que autoriza a conducir el permiso de las clases D1 o D, cuya masa máxima autorizada exceda de 3500 kg y no sobrepase los 7500 kg. La edad mínima para obtenerlo será de dieciocho años cumplidos.

C1 + E: autoriza para conducir los siguientes vehículos:

Conjuntos de vehículos acoplados compuestos por un vehículo tractor de los que autoriza a conducir el permiso de la clase C1 y un remolque o semirremolque cuya masa máxima autorizada exceda de 750 kg, siempre que la masa máxima autorizada del conjunto así formado no exceda de 12.000 kg

Conjuntos de vehículos acoplados compuestos por un vehículo tractor de los que autoriza a conducir el permiso de la clase B y un remolque o semirremolque cuya masa máxima autorizada exceda de 3.500 kg, siempre que la masa máxima autorizada del conjunto no exceda de 12.000 kg, sin perjuicio de las disposiciones que las normas de aprobación de tipo establezcan para estos vehículos

La edad mínima para obtenerlo será de dieciocho años cumplidos.

C: automóviles distintos de los que autoriza a conducir el permiso de las clases D1 o D, cuya masa máxima autorizada exceda de 3500 kg. La edad mínima para obtenerlo será de veintiún años cumplidos. También se podrá obtener con 18 años cumplidos siempre que sea titular del certificado de aptitud profesional (CAP) en la modalidad de cualificación inicial ordinaria.

C + E: conjuntos de vehículos acoplados compuestos por un vehículo tractor de los que autoriza a conducir el permiso de la clase C y un remolque o semirremolque cuya masa máxima autorizada exceda de 750 kg. La edad mínima para obtenerlo será de veintiún años cumplidos. También se podrá obtener con 18 años cumplidos siempre que sea titular del certificado de aptitud profesional (CAP) en la modalidad de cualificación inicial ordinaria.

D1: automóviles diseñados y contruidos para el transporte de no más de 16 pasajeros además del conductor y cuya longitud máxima no exceda de 8 metros. La edad mínima para obtenerlo será de veintiún años cumplidos. También se podrá obtener con 18 años cumplidos siempre que sea titular del

certificado de aptitud profesional (CAP) en la modalidad de cualificación inicial ordinaria pero sólo podrán conducir estos vehículos dentro del territorio nacional hasta que el titular del permiso tenga 21 años cumplidos.

D1 + E: conjuntos de vehículos acoplados compuestos por un vehículo tractor de los que autoriza a conducir el permiso de la clase D1 y un remolque cuya masa máxima autorizada exceda de 750 kg. La edad mínima para obtenerlo será de veintiún años cumplidos. También se podrá obtener con 18 años cumplidos siempre que sea titular del certificado de aptitud profesional (CAP) en la modalidad de cualificación inicial ordinaria pero sólo podrán conducir estos vehículos dentro del territorio nacional hasta que el titular del permiso tenga 21 años cumplidos.

D: autoriza para conducir automóviles diseñados y contruidos para el transporte de más de ocho pasajeros además del conductor. La edad mínima para obtenerlo será de veinticuatro años cumplidos. También podrá obtenerse a las siguientes edades, cumpliendo el requisito indicado y con las limitaciones establecidas en cada caso:

23 AÑOS y ser titular del certificado de aptitud profesional (CAP) en la modalidad de cualificación inicial acelerada

21 AÑOS y ser titular del certificado de aptitud profesional (CAP) en la modalidad de cualificación inicial ordinaria.

21 AÑOS y ser titular del certificado de aptitud profesional (CAP) en la modalidad de cualificación inicial acelerada. (Sólo podrán conducir vehículos de transporte de viajeros en servicios regulares cuyo trayecto no supere los 50 km).

20 AÑOS y ser titular del certificado de aptitud profesional (CAP) en la modalidad de cualificación inicial ordinaria. (Solo podrá conducir dentro del territorio nacional y hasta que el titular del permiso tenga 21 años cumplidos)

18 AÑOS y ser titulares del certificado de aptitud profesional (CAP) en la modalidad de cualificación inicial ordinaria. (Solo podrá conducir vehículos sin pasajeros o si se trata de transporte de viajeros en servicios regulares cuyo trayecto no supere los 50 km, dentro del territorio nacional y hasta que el titular del permiso tenga 21 años cumplidos).

D + E: autoriza para conducir conjuntos de vehículos acoplados compuestos por un vehículo tractor de los que autoriza a conducir el permiso de la clase D y un remolque cuya masa máxima autorizada exceda de 750 kg. La edad

mínima para obtenerlo será de veinticuatro años cumplidos. También podrá obtenerse a las siguientes edades, cumpliendo el requisito indicado y con las limitaciones establecidas en cada caso:

23 AÑOS y ser titular del certificado de aptitud profesional (CAP) en la modalidad de cualificación inicial acelerada

21 AÑOS y ser titular del certificado de aptitud profesional (CAP) en la modalidad de cualificación inicial ordinaria.

21 AÑOS y ser titular del certificado de aptitud profesional (CAP) en la modalidad de cualificación inicial acelerada. (Sólo podrán conducir vehículos de transporte de viajeros en servicios regulares cuyo trayecto no supere los 50 km).

20 AÑOS y ser titular del certificado de aptitud profesional (CAP) en la modalidad de cualificación inicial ordinaria. (Solo podrá conducir dentro del territorio nacional y hasta que el titular del permiso tenga 21 años cumplidos)

18 AÑOS y ser titulares del certificado de aptitud profesional (CAP) en la modalidad de cualificación inicial ordinaria. (Solo podrá conducir vehículos sin pasajeros o si se trata de transporte de viajeros en servicios regulares cuyo trayecto no supere los 50 km, dentro del territorio nacional y hasta que el titular del permiso tenga 21 años cumplidos).

Para la conducción profesional de los vehículos que autoriza a conducir el permiso de las clases C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D o D+E, deberán cumplirse, además de los requisitos exigidos en este artículo, los establecidos en el Real Decreto 1032/2007, de 20 de julio, por el que se regula la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte por carretera.

TIPOS DE LICENCIA DE CONDUCIR

LCM: Para conducir vehículos para personas de movilidad reducida. La edad mínima para obtenerlo será de catorce años cumplidos.

LVA: Para conducir vehículos especiales agrícolas autopropulsados y sus conjuntos cuya masa o dimensiones máximas autorizadas no excedan de los límites establecidos para los vehículos ordinarios o cuya velocidad máxima por

construcción no exceda de 45 km/h. La edad mínima para obtenerlo será de dieciséis años cumplidos.

AUTORIZACION PERA MERCANCIAS PELIGROSAS

Autorización básica ADR que habilita a transportar en vehículos no cisternas cualquier tipo de materia peligrosa excepto explosivos (clase 1) y radiactivos (clase 7).

Aplicación ADR Cisternas, que habilita para el transporte en cisternas, vehículos batería, unidades de transporte que transporten cisternas o contenedores cisternas.

Aplicación ADR Explosivos, que habilita para el transporte de materias de la clase 1. Aplicación ADR Radioactivas, que habilita para el transporte de materias de la clase 7.

AUTORIZACIONES ADMINISTRATIVAS Y MATRICULAS

Una vez matriculado, el conductor de un vehículo queda obligado a estar en posesión de:

- Permiso o licencia de circulación.
 - a) En algunos casos el permiso o licencia puede ser sustituido por una autorización provisional expedida por las jefaturas de tráfico.
 - b) Se podrán obtener duplicados por deterioro, sustracción o extravío, previa inspección técnica.
 - c) Cualquier variación en el nombre, apellidos o domicilio del titular deberá ser comunicada en el plazo de 15 días para expedir una renovación del permiso o licencia de circulación. La Jefatura de Tráfico competente lo comunicará a los Ayuntamientos.
 - d) También se solicitará la renovación en caso de cambio de servicio o cuando se modifiquen una o varias de las características del vehículo.
- Tarjeta de ITV del vehículo y, en los conjuntos de vehículos para automóviles que arrastran remolques o semirremolques de menos de 750 kg., también se exige la presentación de la Tarjeta de ITV de éstos últimos.

- Seguro obligatorio. Se acreditará con el recibo de pago del periodo en vigor. Sabemos que, para evitar problemas de retrasos en correo de los recibos, el anterior sirve un mes más para evitar la denuncia, pero siempre con la condición de tener seguro en vigor.
- Último informe de la ITV, si tuviera obligación de pasar la inspección por antigüedad. Es necesario también llevar la pegatina de la última revisión en el parabrisas delantero.

MATRICULACIÓN.

1. Matriculación ordinaria

Es única para cada vehículo. Los pertenecientes al Estado podrán tener una matrícula oficial y otra ordinaria. Los vehículos de una Policía Autonómica también podrán tener una doble matrícula.

2. Matriculación especial

A- Matrícula diplomática

Es un permiso especial destinado a los vehículos propiedad de embajadas, diplomáticos de países o de organizaciones internacionales, personal consular y personal con status diplomático acreditado en España.

B- Matrícula turística

Es un permiso especial que ampara la circulación de turismos, caravanas y remolques, motocicletas y otros equiparables. Pueden obtenerla los residentes en el extranjero que permanezcan un tiempo en España y trabajadores extranjeros como corresponsales de prensa o profesores de colegios extranjeros:

C- Vehículos históricos

Para la circulación de los vehículos que hayan sido declarados históricos. Se pretende armonizar los derechos de los propietarios de este tipo de vehículos que pueden tener un interés histórico, y así está previsto en la Ley de Patrimonio Histórico Español, con la seguridad vial en las vías públicas ya que la circulación de éstos, por su antigüedad y carencias técnicas puede suponer un obstáculo a la fluidez y al tráfico en condiciones normales. La regulación de este tipo de matrícula está contenida en el RD. 1247/95 de 14 de julio (BOE de

9 de agosto) que aprueba Reglamento de Vehículos Históricos (RVH).

Para que estos vehículos puedan circular, deberán estar provistos de permiso de circulación, tarjeta ITV, placas de matrícula y, en su caso, distintivo. En general se les aplicarán las normas de circulación de todos los vehículos, incluyendo la necesidad de seguro obligatorio. Pero con algunas limitaciones de recorrido, días, etc.

3. Autorizaciones especiales de circulación.

En casos especiales las autoridades podrán conceder un permiso temporal de circulación antes de que el vehículo haya sido matriculado o mientras se tramita su matriculación. Estos permisos autorizan la circulación temporal de los vehículos. También pueden otorgarse para pruebas, ensayos de investigación, exhibiciones o transporte.

Pueden ser de los siguientes tipos:

1. Para particulares: Que pueden ser de 10 días (para matricular en distinta provincia de la de adquisición) o de 60 días (para adquiridos en el extranjero, adquiridos sin matricular, sin carrozar o con matrícula extranjera y para traslados al extranjero).
2. Para empresas o entidades relacionadas con el vehículo.

Está previsto para los fabricantes, carroceros, importadores, vendedores o distribuidores con establecimiento abierto en España, así como los laboratorios oficiales. Para circular por territorio nacional o fuera del mismo. Amparara la circulación de vehículos no matriculados, incluso en chasis y sin cabina. Tienen una duración de 1 año desde el día primero del mes siguiente a su concesión. Y ampara la circulación no simultanea de varios vehículos, cualquiera que sea su marca y categoría. Los conductores de estos vehículos deberán llevar, además del permiso temporal, un boletín de circulación para cada viaje con fecha y firma del conductor y del apoderado de la empresa.

4. Pruebas o ensayos de investigación.

- a) Se trata de pruebas o ensayos de investigación extraordinarios realizados por fabricantes, carroceros y laboratorios oficiales.

b) Sólo ampara a un vehículo determinado.

c) Les permite: Realizar excepcionalmente ensayos en autopistas, autovías y demás vías públicas del territorio nacional. Podrá exceder la velocidad máxima permitida. No podrán circular por vías urbanas, travesías ni por tramos en que exista limitación específica de velocidad. Deberán cumplirse las limitaciones concretas impuestas. Podrán llevar cualquier tipo de carga.

PLACAS DE MATRÍCULA.

Para su circulación, los vehículos tienen que estar matriculados. Esto significa que deben estar dados de alta en el Registro de Vehículos de la DGT. Una vez que se cumple esta obligación, se le otorga un número de matrícula que figurará en las placas que lleva el vehículo. El número figurará también en el permiso de circulación y en la ficha técnica (troquelado o mediante una pegatina que llevará también un código de barras y los últimos números del bastidor).

AUTORIZACIONES COMPLEMENTARIAS DE CIRCULACIÓN.

El RGC, regula en su Anexo III, las Normas y condiciones de circulación de los vehículos especiales y de los vehículos en régimen de transporte especial. Nos interesa tratar en este punto es el régimen de circulación de vehículos que, por su carga indivisible o sus características, rebasan los límites máximos permitidos en altura, anchura o longitud para la circulación en España. Hay situaciones en las que se hace imprescindible que vehículos con dimensiones superiores a las previstas tengan que circular. Por ejemplo, supongamos un camión que deba transportar una viga para las obras de una nueva carretera y que con esa carga supere la longitud máxima. Para estos casos están previstas las autorizaciones complementarias. En estos supuestos de vehículos matriculados de dimensiones inferiores al máximo permitido pero que con la carga las superarían y de vehículos que las superan pero que se permite su matriculación, aunque no su circulación normal, es necesario llevar una autorización complementaria de circulación para poder hacerlo por las vías públicas. Incluimos conjuntos de elementos, contenedores, máquinas de obras y servicios, agrícolas, contrapesos de grúas, vehículos para ferias, barcos o casetas prefabricadas. En todo caso, también se establecen límites en las medidas para la concesión de estas

Genérica -SE SUELE CONCEDER PARA TODO TIPO DE CARRETERAS, SIN ESPECIFICAR ITINERARIO Y POR DOS AÑOS.

Específica -SE CONCEDEN ESPECIFICANDO EL ITINERARIO Y POR UN AÑO, SALVO EL INFORME SEÑALA UN PLAZO MENOR.

EXCEPCIONAL -SE CONCEDEN ESPECIFICANDO EL ITINERARIO Y POR UN AÑO, SALVO EL INFORME SEÑALA UN PLAZO MENOR. PARA VEHÍCULOS DE DIMENSIONES MUY GRANDES.

Además, hay dos tipos de tramitación:

- Sin itinerario específico. Incluye unas limitaciones de paso, según las

masas totales, masas por eje y dimensiones. Se aplica las cosechadoras y a otros tipos de vehículos.

- Con itinerario específico. Incluye las prescripciones técnicas y de circulación referentes al recorrido, con un croquis del mismo.

EL SEGURO

Según el artículo 10 de la Ley del Contrato de Seguro: El contrato de seguro es aquel por el que el asegurador se obliga, mediante el cobro de una prima y para el caso de que se produzca el evento cuyo riesgo es objeto de cobertura a indemnizar, dentro de los límites pactados, el daño producido al asegurado o a satisfacer un capital, una renta u otras prestaciones convenidas.

Se trata de un Seguro de Responsabilidad Civil frente a terceros, sin perjuicio de que se pueda contratar una mayor cobertura. Y los seguros de responsabilidad civil vienen definidos en el artículo 73 de la Ley de Contrato de Seguro: Por el seguro de responsabilidad civil el asegurador se obliga, dentro de los límites establecidos en la ley y en el contrato, a cubrir el riesgo del nacimiento a cargo del asegurado de la obligación de indemnizar a un tercero los daños y perjuicios causados por un hecho previsto en el contrato de cuyas consecuencias sea civilmente responsable el asegurado, conforme a derecho. La responsabilidad es la contemplada en el artículo 1902 del Código Civil: El que por acción u omisión causa daño a otro, interviniendo culpa o negligencia, está obligado a reparar el daño causado.

Es el contrato por el que el asegurador se obliga, mediante el cobro de una prima y para el caso de que se produzca el evento cuyo riesgo es objeto de cobertura, a indemnizar, dentro de los límites pactados, el daño producido.

Obligación de asegurarse: Están obligados a asegurarse los vehículos con estacionamiento habitual en España, salvo los vehículos dados de baja temporal o definitiva. A estos efectos se considera que tienen el estacionamiento habitual en España:

- a. Cuando ostenten matrícula española.
- b. Cuando, sin matrícula, lleve placa de seguro o signo distintivo

análogo a la matrícula que haya sido expedido en España.

- c. Cuando sin tener matrícula ni placa de seguro o signo distintivo análogo a la matrícula, tenga su domicilio en España.

El incumplimiento de la obligación de asegurarse conlleva:

1. La prohibición de circular por territorio nacional de los vehículos no asegurados.
2. El depósito del vehículo, con cargo al asegurado, mientras no sea concertado el seguro.
3. Sanción económica.

El seguro obligatorio deberá ser concertado por el propietario del vehículo, presumiéndose tal la persona que figura en el registro como titular del mismo (artículo 16 del Reglamento). Pero puede asegurarlo cualquier otra persona y, en esos casos, el propietario queda relevado de la obligación.

Para los vehículos que participen en pruebas deportivas, se deberá contratar un seguro de responsabilidad civil especial.

Los vehículos usados que se encuentren dentro de las instalaciones de compra-ventas o concesionarios no tienen obligación de estar asegurados. Sólo deberán estar asegurados si circulan por vías públicas.

Proposición y solicitud: Antes de la perfección del contrato puede existir una proposición o solicitud de seguro hecha por el tomador del seguro al asegurador. Cuando se encuentren diligenciadas por la entidad o uno de sus agentes, produce los efectos de la cobertura del seguro durante el plazo de 15 días.

Infracciones: Todo vehículo a motor deberá ir provisto de la documentación acreditativa de la vigencia del seguro, salvo los vehículos de alquiler sin conductor que podrán acreditarlo en el plazo de cinco días posteriores a la denuncia. En caso de no acreditar la existencia de seguro en vigor a requerimiento del agente.

La responsabilidad por no estar asegurado el coche es administrativa y se concreta en: Prohibición de circular, retirada y depósito del vehículo y sanción

pecuniaria de 601 a 3.005 euros.

SEGURO INTERNACIONAL.

En esta materia, como en tantas otras relacionadas con la circulación, la homogeneidad de las normas de todos los países de la Unión Europea es grande. El Seguro Obligatorio de automóviles implica la cobertura internacional para todos los países que, además de los comunitarios, hayan suscrito el convenio multilateral, porque los vehículos en circulación internacional deberán estar asegurados de igual manera que en circulación nacional. El documento que lo acredita es el Certificado Internacional de Seguro o Carta Verde, Este seguro tiene cobertura mínima similar al obligatorio nacional.

Si el vehículo pertenece a un país que no haya suscrito el convenio, deberá obtener el seguro de frontera. El documento acreditativo de este seguro deberá contener, como mínimo, los siguientes datos (arts. 18 y 22 del reglamento):

- a) Garantía que se concede, límites y condiciones previstas como obligatorias en la ley de responsabilidad civil y seguro.
- b) Indicación de los límites previstos para el caso de que el siniestro se produzca en España.

Identificación de la entidad aseguradora, justificante de pago de la prima, matrícula del vehículo, periodo de cobertura y ámbito de la misma.

REQUISITO DE VEHICULOS. INSPECCION TECNICA.

El acto por el cual se hace constar, por el órgano competente, que un vehículo reúne las prescripciones técnicas que exige la legislación para circular se llama homologación. Esta actuación es previa a la puesta en el mercado del vehículo y, por lo tanto, a su matriculación. Se trata de comprobar que el vehículo está fabricado de manera que no constituya peligro ni riesgo más allá del que se admite. Es decir, que el vehículo y sus componentes están en perfecto estado para su circulación de acuerdo con lo prescrito en las normas

nacionales e internacionales.

CONDICIONES TÉCNICAS EN GENERAL.

1. VISIBILIDAD. Debe ser diáfana. Construidos de manera que permitan el campo de visión del conductor hacia delante, derecha e izquierda.
2. RETROVISORES. Uno o varios según los tipos de vehículos.
3. ELEMENTOS TRANSPARENTES. No deben deformar los colores u objetos vistos.
4. PARABRISAS. Serán de las dimensiones y características que permitan al conductor la visión hacia delante. En algunos casos se exigirá, además, dispositivos antihielo o antivaho.
5. MECANISMO DE DIRECCIÓN. Para permitir mantenerla y modificarla con facilidad, rapidez y seguridad.
6. MECANISMO DE MARCHA ATRÁS. Excepciones: Motocicletas, motocultores a pie y vehículos de tres ruedas simétricas.
7. APARATO DE SEÑALES ACÚSTICAS. Excepción: los motocultores conducidos a pie. En los vehículos prioritarios será especial.
8. ÓRGANOS DE MANDO Y MANIOBRA Con indicadores y testigos de fácil identificación y que puedan ser accionados de forma instantánea.
9. ÓRGANOS MECÁNICOS. Construidos y protegidos de manera que no constituyan peligro.
10. ÓRGANOS MOTORES. Tanto ellos como sus partes deben estar construidos de manera que no causen peligro y se reduzca al máximo el riesgo de incendio o explosión.
11. INDICADOR DE VELOCIDAD. Siempre que pueda alcanzar más de 40 km./h.
12. TACÓGRAFO O LIMITADOR DE VELOCIDAD. Cuando lo exija la reglamentación.
13. CINTURONES DE SEGURIDAD O ELEMENTOS DE RETENCIÓN. según la categoría, edad o estatura de los usuarios.
14. APOYACABEZAS. Que deben estar homologados.

15. DISPOSITIVOS ANTIRROBO. Y, en su caso alarmas, que deberán estar homologadas.
16. SISTEMA ANTIEMPOTRAMIENTO. Protección eficaz en la parte posterior.
17. DISPOSITIVO DE PROTECCIÓN LATERAL
18. DISPOSITIVO ANTIENCASTRAMIENTO. En los vehículos de transporte de mercancías.
19. Deberán cumplir lo establecido sobre emisión de gases contaminantes, humos, ruidos y perturbaciones electromagnéticas.

FRENOS.

Los vehículos habrán de disponer de un sistema de frenado. Al menos contarán con un freno de servicio, otro de socorro y otro de estacionamiento. En caso de remolques o semirremolques se podrá utilizar el sistema de frenado por inercia. Las motocicletas deberán llevar dos dispositivos de frenado, uno por cada rueda. Los vehículos de tres ruedas deberán contar. O bien con dos dispositivos independientes de frenado de servicio que accionen simultáneamente los frenos sobre todas las ruedas y el freno de estacionamiento; o bien un dispositivo de frenado de servicio que accione los frenos sobre todas las ruedas y un dispositivo de frenado de socorro (que puede ser el freno de estacionamiento).

MASAS MÁXIMAS AUTORIZADAS.

No está permitida la circulación en los siguientes casos:

- Vehículos con ruedas neumáticas o de elasticidad similar que ejerzan sobre el pavimento una presión superior a 9 kilogramos por centímetro cuadrado de superficie bruta de apoyo. Se asimilan a estos vehículos los denominados orugas cuyas superficies de contacto con el suelo sean planas y no presenten salientes o, cuando con salientes o estrías vayan éstas cubiertas por bandas de rodadura elásticas.
- Vehículos de tracción animal provistos de ruedas no neumáticas o de elasticidad similar, con masa en carga que sobrepase los 150 kilogramos por centímetro de ancho de banda de rodadura. Vehículos

en que los neumáticos soporten cargas superiores a las que determinen sus normas de seguridad (en función de sus índices de carga y velocidad máxima del vehículo).

- Vehículos con masas por eje superiores a las autorizadas.
- Vehículos con MMA superiores a las autorizadas.
- Trenes de carretera en los que la distancia entre el eje posterior del vehículo motor y el delantero del remolque sea inferior a 3 metros.
- Vehículos o conjuntos de vehículos en los que la masa soportada por el eje motor o los ejes motores sea inferior al 25% de la masa total en carga del vehículo o conjunto de vehículos.
- Vehículos de motor de cuatro ejes cuya MMA en toneladas sea superior a cinco veces la distancia en metros comprendido entre los centros de los ejes extremos del vehículo.

INSPECCIONES TECNICAS DE VEHICULOS

TIPO DE VEHICULO	ANTIGÜEDAD	PERIODICIDAD
Ciclomotores	Menos de 3 años Más de 3 años	Exentos Cada 2 años
Motocicletas, cuadriciclos y quads	Menos de 4 años Más de 4 años	Exentos Cada 2 años
Turismos	Menos de 4 años De 4 a 10 años Más de 10 años	Exentos Cada 2 años Cada año
Vehículos ligeros	<i>Camiones y remolques de hasta 3.500 Kg. o derivados de turismos</i> Menos de 2 años De 2 a 6 años De 6 a 10 años Más de 10 años	Exentos Cada 2 años Cada año Cada 6 mese s

Vehículos pesados	<i>Camiones y remolques de más de 3.500 Kg.</i> Menos de 10 años Más de 10 años	Cada año Cada 6 mese s
Autobuses		

	Menos de 5 años Más de 5 años	Cada año Cada 6 meses
Ambulancias y Servicios Públicos	Menos de 5 años Más de 5 años	Cada año Cada 6 meses
Caravanas de MMA mayor a 750 kg	Menos de 6 años Más de 6 años	Exentos Cada 2 años
Vehículos agrícolas	Menos de 8 años De 8 a 16 años Más de 16 años	Exentos Cada 2 años Cada año
Autocaravanas	Menos de 4 años De 4 a 10 años Más de 10 años	Exentos Cada 2 años Cada año
Vehículo especial	<i>Obras y servicios que circulen a menos de 25 km/h</i> Menos de 4 años	Exentos

	De 4 a 10 años	Cada 2 años
	Más de 10 años	Cada 1 año

INSPECCIONES EXTRAORDINARIAS.

Además de las inspecciones previas y periódicas marcadas en el reglamento de referencia, se establece la necesidad de pasar inspección en estos casos:

- a) Cuando se tenga fundada sospecha de que el vehículo no reúne las condiciones técnicas circular sin poner en peligro la seguridad vial (por ejemplo, accidente).
- b) Para la matriculación de vehículos que no pertenecen a ningún tipo homologado.
- c) En caso de reformas de importancia.
- d) Por cambio de destino del vehículo.

Para obtener el permiso de circulación los vehículos históricos.

- f) Para obtener un duplicado de la Tarjeta de ITV en caso de pérdida.
- g) En caso de rematriculación.
- h) En caso de rehabilitación.
- i) En los casos de transporte escolar o de mercancías peligrosas ya vistos.

CIRCULACION EN POBLADO

El actual Reglamento General de Circulación, a diferencia de lo que hacía el viejo Código de la Circulación, no dedica un capítulo específico a circulación urbana. Posiblemente porque la circulación -urbano e interurbana- es única y se rige por las mismas normas. No obstante, sí que especifica algunos supuestos diferentes, como por ejemplo el uso de los carriles. Y se detiene en

la regulación de estacionamientos que son, en su inmensa mayoría, urbanos. Vamos a ver algunas cuestiones eminentemente urbanas.

LUGAR EN LA VÍA Y SENTIDO DE LA CIRCULACIÓN.

La norma general es la de circular por la derecha. En ciertos casos se podrá invadir parcialmente la parte izquierda de la calzada. En la circulación urbana es necesario, además, observar una cierta distancia entre el vehículo que se conduce y los estacionados en los bordes, que impida situaciones imprevistas ante las que es difícil reaccionar.

Excepciones a la regla general:

Rebasamiento de vehículos
inmovilizados. Calzadas con varios
carriles.

Carriles habilitados para circular en sentido contrario al habitual.

UTILIZACIÓN DE LOS CARRILES Y CALZADAS.

a) Carriles

En poblado: Cuando se circule por calzadas de más de un carril reservado para cada sentido de la marcha que no sean autopistas o autovías, delimitados por marcas longitudinales, el conductor de un vehículo que no sea coche de minusválido o vehículo especial, podrá utilizar el que mejor convenga a su destino. Pero no podrá abandonarlo salvo para cambiar de dirección, adelantar, parar o estacionar.

Para la correcta utilización de carriles habrá que tener en cuenta la denominada disciplina de carril. Un carril es el resultado de dividir el espacio de la calzada por el número de hileras de vehículos que pueden circular en paralelo... De nada sirve que las vías tengan varios carriles si el conductor no observa unas normas de disciplina, de educación vial, que garanticen a la vez la fluidez y la seguridad. El conductor debe valorar, con antelación, su velocidad y la de los demás, el lugar en que debe cambiar de sentido o parar, etc. No debe zigzaguear, ni circular ocupando parte de dos carriles. Es de especial importancia el respeto a los carriles dentro de las glorietas, sin cambios bruscos que obstaculicen o molesten a los que mantiene su carril. Hay que observar que, a veces, los carriles no están delimitados por líneas

longitudinales. Existe la posibilidad de establecer carriles Bici, Bus, Taxi-Bus o Bus-Vao, reservados a determinados usuarios.

b) Refugios, Isletas y Dispositivos de Guía

Se circulará por la parte de la calzada que quede a la derecha de los mismos. Si están situados en vía de sentido único, se podrá circular por cualquiera de los dos lados.

En plazas, glorietas y encuentros de vías, los vehículos dejarán a su izquierda el centro de las mismas.

VELOCIDAD.

A. Regla general

Todo conductor está obligado a respetar los límites de velocidad establecidos y a tener en cuenta, además:

- Sus propias condiciones físicas y psíquicas.
- Características y estado de la vía.
- Estado del vehículo y carga.
- Condiciones meteorológicas y ambientales.
- Condiciones de circulación.

Las carreras y pruebas deportivas deberán contar con las autorizaciones preceptivas y realizarse en vías o terrenos acotados o cerrados temporalmente a la circulación.

B. Moderación de la velocidad.

Incluso hasta la detención total, si fuere preciso, en estos casos:

- Cuando haya peatones o pueda preverse su irrupción. Especialmente si se trata de niños, ancianos, invidentes o discapacitados.
- Al aproximarse a paso de peatones no regulados.
- Cuando haya animales, o pueda preverse su irrupción.
- En los tramos con edificios con acceso inmediato a la calzada.

- Al aproximarse a autobuses parados, sobre todo si se trata de destinados al transporte escolar o de menores.
- Al acercarse a vehículos inmovilizados, fuera de poblado.
- Pavimento deslizante o con agua, gravilla u otros materiales deslizantes o que puedan salpicar.
- Pasos a niveles, glorietas e intersecciones sin prioridad.
- Lugares de visibilidad reducida.
Estrechamientos.
- En el cruce con otro vehículo cuando las circunstancias no permitan realizarlo con seguridad.
- Deslumbramiento.
- Niebla densa, lluvia intensa nevada o mucho polvo o humo.
- Centros docentes.
- Cuando circulan ciclos por el arcén.

c. Velocidades máximas permitidas

En poblado, salvo señal que indique otra cosa, 50 km/h. Los vehículos que realicen de mercancías peli. grosas: 40 km/h. Los límites podrán ser rebajados en travesías especialmente peligrosas por acuerdo entre el titular de la vía y la autoridad municipal, y en vías urbanas por decisión de la autoridad municipal. En autopistas y autovías urbanas, la autoridad municipal podrá elevar el límite hasta 80 km/h.

d. Velocidades mínimas

Se prohíbe una velocidad inferior a la mitad de la limitación máxima genérica, salvo circunstancias del tráfico.

e. Reducción de velocidad y distancias entre vehículos

Salvo en caso de inminente peligro, el conductor deberá reducir la velocidad progresivamente, sin riesgo y con advertencia previa.

PRIORIDAD DE PASO.

El concepto de prioridad de paso hay que ponerlo en relación, en primer y más importante lugar, con el de intersección, por ser en estos lugares donde fundamentalmente es de aplicación esta normativa.

A) Intersecciones

La preferencia vendrá determinada, en este orden, por:

- 1.- Las órdenes de los agentes.
- 2.- Luces de los semáforos.
- 3.- Señal. En especial las de STOP y CEDA EL PASO.

En defecto de lo anterior el conductor está obligado a ceder el paso al que se aproxima por su derecha. Las excepciones a esta regla general son las siguientes. Tiene preferencia:

- Los que circulen por una vía pavimentada en relación con los que procedan de otra que no lo esté. (No existe definición de lo que es vía pavimentada en los anexos de los Reglamentos y esto puede llevar a confusas interpretaciones en situaciones concretas).
- Los que circulen por raíles.
- Los que se hallen dentro de la vía circular, en las glorietas.
- Los que vayan por autopistas respecto de los que pretendan acceder a ellas.
- En los tres primeros supuestos estas prioridades no tendrán aplicación cuando el conductor prevea que su vehículo va a quedar detenido en la intersección, interrumpiendo u obstaculizando el tráfico en la misma.

B) Tramos en obras, estrechamientos y gran pendiente

Obras y estrechamientos. Si resulta imposible o muy difícil el paso simultáneo de dos vehículos, donde no haya otra señalización, tendrá prioridad el primero que haya entrado en el tramo. Si un vehículo llega a uno de estos tramos y

encuentra un vehículo esperando, se colocará detrás de él. En todo caso, estará obligado a seguir las indicaciones del personal destinado a regular el paso en estos lugares.

Puentes y obras de paso señalizadas. Tendrá preferencia el que haya entrado primero, debiendo el otro retroceder.

Tramos de gran pendiente. Se entiende por tal los que tengan una inclinación mínima del 7%. Tendrá preferencia el que circula en sentido ascendente, salvo si éste pudiera llegar a un apartadero establecido al efecto.

c) Orden de preferencia en ausencia de señales:

Cuando no exista orden del Agente, ni de personas encargadas en la obra de regular la circulación, el orden de preferencia, cuando un vehículo tenga que dar marcha atrás, será el siguiente:

1. Vehículos y transportes especiales que excedan de pesos y dimensiones.
2. Conjunto de vehículos. No se consideran conjuntos de vehículos a los automóviles con remolque de MMA de hasta 750 Kg ni a las autocaravanas.
3. Vehículos de tracción animal.
4. Turismos que arrastren remolques de PMA superior a 750 Kg.
5. Vehículos destinados al transporte colectivo de viajeros.
6. Camiones, tractocamiones y furgones.
7. Turismos y derivados de los turismos.
8. Vehículos especiales que no excedan de pesos y dimensiones establecidas.
9. Vehículos de tres ruedas y ciclomotores de tres ruedas y motocicletas con sidecar.
10. Motocicletas, ciclomotores y bicicletas.

Si se trata de vehículos del mismo tipo, además de las normas ya vistas, o supuestos no enumerados, tendrá preferencia el que tenga que dar marcha atrás mayor distancia y, en caso de igualdad, el que tenga mayor anchura,

longitud o peso.

d) Prioridad de conductores sobre peatones

- En pasos de peatones señalizados.
- Cuando vayan a girar para entrar en otra vía y haya peatones cruzándola, aunque no haya paso señalizado. Esta norma es de especial trascendencia y es una de las que olvidan los conductores con mayor frecuencia.
- En arcenes, cuando no haya zona peatonal.
- Subida y bajada de transportes colectivos de viajeros en las paradas señalizadas.
- Tropas en formación
- Filas escolares.
- Comitivas organizadas.

e) Prioridad de conductores sobre animales

- En las cañadas señalizadas.
- Cuando vayan a girar su vehículo para entrar en otra vía y haya animales cruzándola.
- Cuando el vehículo circule por el arcén y estén circulando animales al no existir cañada.

f) Vehículos en servicios de urgencia

Tendrán prioridad sobre los demás vehículos y otros usuarios. Siempre que se hallen en servicios de tal carácter. Los conductores podrán rebasar los límites de velocidad y estarán exentos de cumplir otras normas (media vuelta o marcha atrás en autopistas y autovías, sentido contrario o uso del arcén) y señales. Se les exigirá precaución en intersecciones y semáforos, para evitar atropellos o colisiones. Y es obligatorio el uso de luces y señales acústicas debidamente autorizado. Los demás conductores y usuarios deberán facilitarles el paso.

Son vehículos prioritarios los de:

- Policía.
- Extinción de incendios.

- Protección civil y salvamento.
- Asistencia sanitaria.

Los conductores de vehículos no prioritarios en casos de urgencia procurarán advertir esta circunstancia a los demás usuarios (avisador acústico en forma intermitente, luz de emergencia, pañuelo o similar). Pero estos conductores deberán respetar las normas de circulación.

g) Prioridad de los ciclistas respecto a los vehículos de motor

- Cuando circulen por un carril bici, paso para ciclistas o arcén debidamente señalizado.
- Cuando para entrar en otra vía el vehículo de motor gire a derecha e izquierda, en los supuestos permitidos, existiendo un ciclista en las proximidades.
- Cuando circulando en grupo, el primero haya iniciado ya el cruce, o haya entrado en una glorieta.

CAMBIOS DE DIRECCIÓN.

Además de las exigencias generales de advertencia y certidumbre de no constituir obstáculo o peligro, se requiere que, en caso de giro a la izquierda se desista de hacerlo cuando no haya visibilidad suficiente.

- Si se trata de simple cambio de carril mediante desplazamiento lateral, se respetará la prioridad del que ya circula por el carril que se pretende ocupar.

- Si se trata de un cambio de dirección total, además de las precauciones y advertencias generales, deberá:

- Ceñirse todo lo posible al borde, derecho o izquierdo, de la calzada o carril según hacia donde efectúe el giro. En los giros a la izquierda se entenderá que se hará la aproximación sin invadir la zona destinada a la circulación en el otro sentido.
- Si la vía está acondicionada o señalizada para este tipo de maniobra, seguirá la señalización. Si no, dejará a la izquierda el centro de la intersección cuando se trate de giros a la izquierda.

- En cualquier caso, la colocación el vehículo en el lugar adecuado se efectuará con la necesaria antelación y la maniobra se hará en el menor tiempo y espacio posible.
- Si no puede realizarse así, por ejemplo, por las dimensiones del vehículo, se extremarán las precauciones. Los ciclos y ciclomotores en vías interurbanas, cuando no dispongan de carril especial, para girar a la izquierda se situarán en el borde derecho, fuera de la calzada si fuera posible, hasta que puedan realizar la maniobra sin peligro.
- En caso de que exista carril de desaceleración, se usará éste lo antes posible.

MARCHA HACIA ATRÁS.

Los vehículos están diseñados para circular hacia adelante y, aunque es imprescindible que estén provistos de un dispositivo que les permita marchar hacia atrás, esta es una situación anómala, por tanto, deberá realizarse de manera muy limitada. Se prohíbe la maniobra de marcha atrás salvo:

- 1 Que no sea posible marchar hacia adelante, ni cambiar de dirección o sentido de la marcha.
- 2 Como maniobra complementaria de otra que lo exige. Por ejemplo, estacionamiento. En estos casos no podrá ser superior a 15 metros ni invadir un cruce de vías.

PARADA Y ESTACIONAMIENTO.

Hay que diferenciar:

Detención, o inmovilización de un vehículo por emergencia, por necesidades de la circulación o para cumplir algún precepto reglamentario (por ejemplo, ante un semáforo en rojo).

Parada, que es la inmovilización de un vehículo, durante un tiempo inferior a dos minutos, sin que el conductor pueda abandonar el vehículo.

Estacionamiento, que es la inmovilización de un vehículo que no se encuentra

en situación de detención o parada.

a) Normas generales en vías urbanas

- Lo más cerca posible del borde derecho, salvo en vías de único sentido, en las que se podrá situar también en el lado izquierdo.
- Se atenderá siempre a lo dispuesto en las Ordenanzas Municipales. Aunque éstas vendrán reflejadas en la señalización: Carga y descarga, horario determinado, vado, pago.

b) Modo y forma de ejecución:

- Sin obstaculizar ni causar riesgo para el resto de los usuarios.
- Se considerarán lugares peligrosos, o que obstaculizan gravemente la circulación, los que constituyen riesgo u obstáculo en los siguientes supuestos:
 - Cuando la distancia entre el vehículo y el borde opuesto de la calzada o marca longitudinal sea inferior a 3 metros o impida el paso a otros vehículos.
 - Cuando se impida a otro vehículo parado o estacionado la incorporación a la circulación.
 - Cuando se obstaculice el paso a inmuebles.
 - Cuando se impida el uso de los pasos rebajados para disminuidos físicos.
 - En medianas, separadores, isletas y otros elementos semejantes.
 - Cuando se impida el giro autorizado por señal.
 - En zona y hora reservada a carga y descarga.
 - En doble fila. Sin conductor.
 - En parada de transporte público.
 - En espacios reservados a servicios de urgencia y seguridad.
 - En espacios prohibidos en vías públicas calificadas de atención preferente, debidamente señalizadas. En medio de la calzada.
 - Las que, sin estar comprendidas en los apartados anteriores, constituyen un peligro u obstaculizan gravemente el tráfico de peatones, vehículos o animales.
 - Un vado señalizado correctamente.

c) Colocación del vehículo

- Paralelamente al borde de la calzada. Por excepción, se permitirá otra colocación cuando las características de la vía u otras circunstancias así lo aconsejen. El conductor deberá hacerlo de manera que no permita el mejor uso del espacio libre restante.
- Observando las siguientes reglas:
- Parar el motor.
- Desconectar el sistema de arranque.
- Tomar las precauciones necesarias para impedir el uso sin su autorización. (Sistemas antirrobo).
- Dejar accionado el freno de estacionamiento.
- En los vehículos de PMA superior a 3.500 Kg., debidamente calzado o apoyadas las ruedas en el bordillo.
- El régimen de estacionamiento podrá ser establecido por Ordenanzas Municipales, pero sin alterar, desvirtuar o inducir a confusión con los preceptos del RGC. La regulación incluye la posibilidad de cobrar una tasa.

d) Lugares prohibidos

Paradas:

- Curvas y cambios de rasante de visibilidad reducida, sus proximidades y en los túneles.
- Pasos a nivel.
- Pasos para peatones o ciclistas.
- Carriles o partes de la vía reservados a determinados usuarios.
- Intersecciones y proximidades si se dificulta el giro en vías urbanas, o genera peligro en vías interurbanas.
- Sobre raíles de tranvías.
- Donde se impida la visibilidad de la señalización.
- Autopistas y autovías, salvo en las zonas habilitadas para ello.
- Carriles reservados a transporte público.
- Carriles reservados para bicicletas.

- Zonas reservadas para el estacionamiento y parada del transporte público.
- Pasos inferiores y tramos de vías afectados por la señal "Túnel".
- En las zonas señalizadas para uso exclusivo de minusválidos y pasos para peatones. Estacionamiento:
 - En los mismos lugares que las paradas.
 - Lugares habilitados por la Autoridad Municipal con limitación horaria, si no se coloca el distintivo que lo autoriza.
 - En zonas de carga y descarga.
 - En zonas de acceso exclusivo para minusválidos.
 - En aceras, paseos y zonas destinadas a los peatones.
 - Vados.
 - Doble fila.

Además, puede estar prohibido por señal vertical o marca vial.

Estacionamiento regulado mediante ordenanza municipal: La regulación del estacionamiento en fa vía pública por tiempo (O.R.A., Zona Azul), mediante el cobro de una tasa. Permite la inmovilización y retirada de vehículos sin título, además de la denuncia pertinente.

Vados: Las aceras constituyen dominio público y su uso privativo para entrada y salidas de vehículos de los inmuebles debe ser autorizado por el Ayuntamiento, que podría impedirlo en caso contrario (por ejemplo, colocando bolardos). Estas autorizaciones se conceden previa solicitud y suelen generar el pago de alguna tasa y el derecho a colocar la señal de VADO.