

## TEMA 10

**LA VELOCIDAD Y SU NORMATIVA. LIMITES DE VELOCIDAD. INFRACCIONES A LAS NORMAS DE VELOCIDAD. DISTANCIA DE SEGURIDAD.**

**EL ADELANTAMIENTO: SU REGULACIÓN. ADELANTAMIENTO Y CIRCULACIÓN PARALELA. NORMAS GENERALES DEL ADELANTAMIENTO. EJECUCIÓN DEL ADELANTAMIENTO. VEHÍCULO ADELANTADO. MANIOBRAS DE ADELANTAMIENTO QUE ATENTAN A LA SEGURIDAD VIAL. SUPUESTOS EXCEPCIONALES DE OCUPACIÓN DEL SENTIDO CONTRARIO.**

### 1.- LA VELOCIDAD Y SU NORMATIVA

#### 1.2.- Consideraciones generales

En primer lugar definiremos la velocidad como una magnitud física que relaciona el espacio recorrido por un cuerpo en movimiento y el tiempo que necesita para realizar dicho desplazamiento.

En el ámbito de la circulación será la distancia recorrida dividida por el tiempo que el vehículo tarda en recorrerla, y se suele expresar en kilómetros por hora (km/h).

Una vez definida la velocidad como una relación entre el espacio y el tiempo, su trascendencia es fácilmente comprensible: todo vehículo en movimiento acumula una energía llamada energía cinética, que está en función del peso del vehículo y de su velocidad.

Energía cinética

$$E_c = m \cdot v^2 = p/g \cdot v^2$$

m = masa del vehículo      p = peso del vehículo

v = velocidad      g = gravedad

Como se observa, la energía cinética es proporcional al peso del vehículo y a la velocidad al cuadrado. De tal forma que si la velocidad se multiplica por dos, la energía cinética queda multiplicada por cuatro.

Las leyes de la física dictan inexorablemente que cuanto mayor sea la velocidad en el momento del impacto, tanto mayor será la cantidad de energía cinética que habrá de absorberse. El problema es el tiempo que se tarda en eliminar esa energía cinética.

Si esta se elimina en un tiempo amplio frenando suavemente en este caso no se producirá ningún efecto sobre la seguridad vial pero si en lugar de eso se

frena bruscamente o el vehículo colisiona contra un obstáculo fijo (una muro, un árbol, etc.) esa energía se elimina de forma súbita, por lo que la violencia del choque, la gravedad de las lesiones y los daños ocasionados dependerán fundamentalmente de la velocidad.

No debe olvidarse que cuanto más rápido se conduce, mayor es el recorrido antes de detener el vehículo, siendo importante destacar el concepto de **distancia de detención que es igual a la suma de la distancia de reacción más la distancia de frenado.**

Así desde que se percibe un peligro hasta que se acciona el pedal del freno transcurre un lapso de tiempo (entre ½ segundo y 1 segundo para un conductor medio), durante el cual se recorre un espacio que se denomina “**distancia de reacción**” y cuya longitud estará en función de la velocidad a la que se circula.

Por ello un exceso de velocidad incrementa los metros recorridos desde el momento en el que un conductor detecta una emergencia hasta que éste reacciona, dificultando la rectificación de la trayectoria y permitiendo un menor control del vehículo. Además repercute negativamente en la anticipación, factor que es fundamental para evitar el accidente, restando milésimas de segundo, que a veces son tan necesarias para eludir un obstáculo y evitar un siniestro.

Por ejemplo, durante el segundo de tiempo que transcurre desde que un conductor es consciente de una situación de riesgo hasta que pisa el pedal del freno, un vehículo que circule a 120 km./h., recorre -sin poder evitarlo- mas de treinta y tres metros.

**La distancia de frenado** es aquella que recorre el vehículo desde que se acciona el pedal del freno hasta que se detiene el vehículo y viene determinada principalmente por la velocidad, pudiendo verse alterada por factores como el peso del vehículo (debiendo considerar la carga que pueda transportar y la disposición de la misma), el estado de los frenos y neumáticos, las condiciones de la vía (húmeda, seca, con firme liso o rugoso), y condiciones del entorno (hielo, nieve, etc.)

## **La velocidad es un factor concurrente en la siniestralidad**

El exceso de velocidad implica mayor: ☐

Riesgo de accidente

Gravedad de las lesiones que puedan producirse

Nivel de estrés ☐

Consumo de combustible, y por tanto mayor nivel de emisiones contaminantes

Desgaste mecánico del vehículo ☐

Posibilidad de ser sancionado

Por otro lado está demostrado que, por lo general, el establecimiento de un límite de velocidad produce una disminución considerable en el número de

accidentes mortales. *Es más, cada reducción de 1 Km./h en la velocidad media supone una reducción de entre el 2 y el 3% del número de accidentes con heridos*

Hubo tres principales factores concurrentes : distracción, velocidad inadecuada y alcohol en los accidentes con víctimas y mortales ocurridos en vías interurbanas y urbanas en 2018. Las distracciones aparecen como factor concurrente en un 32% de los accidentes mortales; la velocidad, en un 22%;y el consumo de alcohol, en un 21%. En el caso de la velocidad, en 2018 hubo 5.221 accidentes con víctimas con factor concurrente velocidad inadecuada (un 19% sobre el total de accidentes), y 253 accidentes mortales (un 26% sobre total de accidentes).

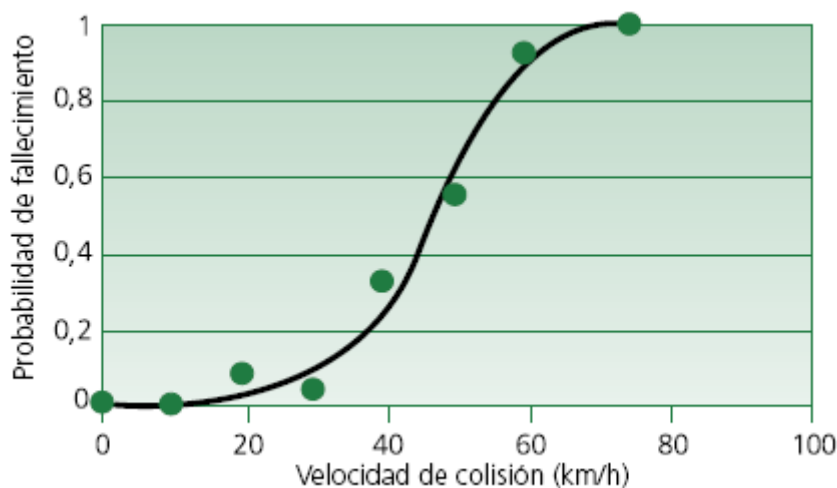
La Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil<sup>4</sup> realizó en el año 2018 controles de velocidad a 13,6 millones de vehículos, resultando denunciados 596.030 vehículos. Respecto a 2017, se han controlado unos 6,7 millones de vehículos menos y el porcentaje de vehículos denunciados ha sido de un 4,4%. Si se toma como referencia el año 2014, el número de vehículos controlados ha disminuido en unos 18 millones, mientras que el porcentaje de denuncias ha aumentado en 0,4 puntos porcentuales. Ello pone de manifiesto que se ha realizado un esfuerzo de vigilancia más selectivo.

.

### La velocidad y los atropellos

En el año 2018, con datos a 24 h, de 1.180 fallecidos, 131 fueron peatones, frente a los 91 peatones en 2017, más de un 48% de diferencia entre los dos años 2017/2018.

En cuanto al riesgo de fallecimiento de un peatón en función de la velocidad de colisión de un vehículo:



*Fuente: Informe Mundial sobre Prevención de los Traumatismos causados por el Tránsito 2004*

Según informe de la Organización Mundial de la Salud, los peatones incurren en un riesgo de en torno al 80% de morir atropellados a una velocidad de impacto de 50 km/h, mientras que el riesgo se reduce a un 10% con una velocidad de 30 km/h. A partir de una velocidad de 80 km/h las posibilidades del peatón de no resultar muerto son prácticamente nulas.

**Para los ocupantes del automóvil**, el llevar puestos los cinturones de seguridad en coches bien diseñados, puede proporcionarles protección para una velocidad máxima de 70 km/h en impactos frontales y de 50 km/h en laterales.

## **Velocidad adecuada vs velocidad excesiva**

El artículo 45 del RGC, en consonancia con la Ley de Seguridad Vial, establece la obligación del conductor, por una parte, de respetar los límites de velocidad establecidos y, por otra, la obligación de adecuar la velocidad del vehículo para poder detenerlo dentro de los límites de su campo de visión y ante cualquier obstáculo que pueda presentarse, teniendo en cuenta las propias condiciones físicas y psíquicas del conductor, las características y el estado de la vía, del vehículo y de su carga, las condiciones meteorológicas, ambientales y de circulación y cuantas circunstancias concurren en cada momento.

Estos artículos se hacen eco de dos conceptos distintos de velocidad, por una parte la **velocidad excesiva**, como aquella que se produce cuando se rebasan los límites de velocidad establecidos, cuando se rebasa la velocidad legal, y, por otra, el de **velocidad inadecuada**, cuando se circula a una determinada velocidad, sea mayor o menor, sea excesiva o no, sin tener en cuenta determinadas circunstancias que pueden hacer peligrosa la conducción (fatiga del conductor, mala visibilidad, conducción nocturna, consumo de medicamentos, etc.)

La **velocidad excesiva** responde a un dato antecedente objetivo, a una determinada velocidad máxima a la que está prohibido circular y que ha sido fijada de forma genérica para un determinado tipo de vía, para una determinada clase de vehículo en función de sus características técnicas o clase de transporte al que se dedique o para un determinado tipo de conductores en función de sus características personales o bien que ha sido fijada de forma específica para un determinado lugar mediante la señalización correspondiente.

La **velocidad inadecuada** no responde a ningún criterio antecedente ni existe ningún procedimiento para ser medida. Solo podría definirse por contraposición a lo que pueda entenderse por “velocidad adecuada” o por “velocidad segura”, pero este concepto presenta la misma indeterminación que aquella.

No existe una definición, al menos legal, de lo que pueda considerarse velocidad adecuada o inadecuada y, además, sería complejo determinarla, dado que para calificar una velocidad de circulación como inadecuada solo se podría hacer teniendo en consideración todas y cada una de las circunstancias que puedan estar presentes y puedan concurrir en cada momento y en cada tramo de vía.

En cualquier caso, el conductor podrá ser siempre, o al menos casi siempre, consciente de que circula con un exceso de velocidad, para ello solo tiene que mirar el velocímetro de su vehículo y comprobar si dicha velocidad está dentro de los límites fijados para el vehículo, para la vía o para él mismo.

Para ser consciente que circula a velocidad inadecuada, en cambio, tendría que tener en consideración tal número de factores, condiciones y parámetros en cada momento y en cada tramo de vía, que necesitaría estar dotado de unas condiciones y unas facultades fuera del alcance de la inmensa mayoría de los conductores, a salvo, claro está, en aquellas circunstancias extremas en la que la velocidad sea claramente inadecuada para las condiciones existentes, por ejemplo, circular a 100 Km./h por una vía en la que existan placas de hielo o nieve.

En la mayoría de las ocasiones no será fácil ser consciente y percatarse de que la velocidad a la que se circula, en atención de las circunstancias concretas, es claramente inadecuada y por tanto peligrosa.

## **1.2. Regulación normativa**

Esta materia se encuentra regulada principalmente en las siguientes normas:

Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (LSV), aprobada por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.

Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación (RGC) .

Además de forma más tangencial en :

La Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal.

El Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos.

El Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores.

Ley 32/2014, de 22 de diciembre, de Metrología.

Real Decreto 244/2016, de 3 de junio, por el que se desarrolla la Ley 32/2014, de 22 de diciembre, de Metrología.

## **2.- LÍMITES DE VELOCIDAD.**

La velocidad y sus límites están regulados en la sección 2ª del Capítulo II del Título II de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad

Vial, aprobada por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, y en el Título II del Capítulo II del Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación.

Con carácter general el **artículo 21 de la LSV** establece que:

### **Artículo 21 Límites de velocidad**

1. El conductor está obligado a respetar los límites de velocidad establecidos y a tener en cuenta, además, sus propias condiciones físicas y psíquicas, las características y el estado de la vía, del vehículo y de su carga, las condiciones meteorológicas, ambientales y de circulación y, en general, cuantas circunstancias concurren en cada momento, a fin de adecuar la velocidad de su vehículo a las mismas, de manera que siempre pueda detenerlo dentro de los límites de su campo de visión y ante cualquier obstáculo que pueda presentarse.
2. Las velocidades máximas y mínimas autorizadas para la circulación de vehículos serán las fijadas de acuerdo con las condiciones que reglamentariamente se determinen, con carácter general, para los conductores, los vehículos y las vías objeto de esta ley, en función de sus propias características. Los lugares con prohibiciones u obligaciones específicas de velocidad serán señalizados, con carácter permanente o temporal. En defecto de señalización específica se cumplirá la genérica establecida para cada vía.
3. Se establecerá también reglamentariamente un límite máximo, con carácter general, para la velocidad autorizada en las vías urbanas y en travesías. Este límite podrá ser rebajado en las travesías especialmente peligrosas, por acuerdo de la autoridad municipal con el titular de la vía, y en las vías urbanas, por decisión del órgano competente de la corporación municipal.
4. Las velocidades máximas fijadas para las carreteras convencionales, excepto travesías, podrán ser rebasadas en 20 km/h por turismos y motocicletas cuando adelanten a otros vehículos que circulen a velocidad inferior a aquéllas.
5. Se podrá circular por debajo de los límites mínimos de velocidad en los casos los ciclos, vehículos de tracción animal, transportes y vehículos especiales, o cuando las circunstancias de tráfico impidan el mantenimiento de una velocidad superior a la mínima sin riesgo para la circulación, así como en los supuestos de protección o acompañamiento a otros vehículos, en los términos que reglamentariamente se determine.
6. El titular de la vía deberá comunicar a las autoridades competentes en materia de gestión del tráfico, con una antelación mínima de un mes, los cambios que realice en las limitaciones de velocidad.

#### **2.1.- Velocidades máximas y mínimas (Artículo 47 del RGC)**

Los titulares de la vía fijarán, mediante el empleo de la señalización correspondiente, las limitaciones de velocidad específicas que correspondan

con arreglo a las características del tramo de la vía. En defecto de señalización específica, se cumplirá la genérica establecida para cada vía.

El organismo autónomo **Jefatura Central de Tráfico** o, en su caso, la autoridad autonómica o local responsable de la regulación y control del tráfico, cuando las condiciones bajo las que se desarrolla la circulación así lo aconsejen, podrá fijar limitaciones de velocidad con carácter temporal mediante la correspondiente señalización circunstancial o variable.

**2.2.- Velocidades máximas en vías fuera de poblado** (Artículo 48 del RGC): según nueva redacción del R.D. 1514/2018, de 28 de diciembre, por el que se modifica el Reglamento General de Circulación, aprobado por el R.D. 1428/2003, de 21 de noviembre («B.O.E.» 29 diciembre).  
Vigencia: 29 enero 2019

## Artículo 48 Velocidades máximas en vías fuera de poblado

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

	Turismos, autocaravanas de masa máxima autorizada igual o inferior a 3.500 kg, Pick-up	motocicletas, Camiones, autocaravanas de masa máxima superior a 3.500 kg, vehículos articulados, automóviles con remolque y resto de vehículos	tractocamiones, furgonetas, Autorizadas, vehículos adaptados	Autobuses, derivados de turismo y vehículos mixtos
Autopista	120	90	100	
autovía				
Convencional	90	80	90	

**1.º** En carreteras convencionales con separación física de los dos sentidos de circulación, el titular de la vía podrá fijar un límite máximo de 100 km/h para turismos, motocicletas y autocaravanas con masa máxima autorizada igual o inferior a 3.500 kg.

**2.º** A los vehículos de tres ruedas asimilados a las motocicletas, se aplican los mismos límites de velocidad que se establecen para las motocicletas de dos ruedas.

**b)** Para los vehículos que realicen transporte escolar y de menores o que transporten mercancías peligrosas, se reducirá en 10 kilómetros por hora la velocidad máxima fijada en el párrafo a) en función del tipo de vehículo y de la vía por la que circula.

En el supuesto de que en un autobús viajen pasajeros de pie porque así esté autorizado o en caso de que el autobús no esté dotado de cinturón de seguridad, la velocidad máxima en vías convencionales será de 80 kilómetros por hora.

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

**1.º** Si carecen de señalización de frenado, llevan remolque o son motocultores: 25 kilómetros por hora.

**2.º** Los restantes vehículos especiales: 40 kilómetros por hora, salvo cuando puedan desarrollar una velocidad superior a los 60 kilómetros por hora en llano con arreglo a sus características, y cumplan las condiciones que se señalan en las normas reguladoras de los vehículos; en tal caso, la velocidad máxima será de 70 kilómetros por hora.

**d)** Para vehículos en régimen de transporte especial, la señalada en el anexo III de este reglamento.

**e)** Para ciclos, ciclomotores de dos y tres ruedas y cuadriciclos ligeros: 45 kilómetros por hora. No obstante, los conductores de bicicletas podrán superar dicha velocidad máxima en aquellos tramos en los que las circunstancias de la vía permitan desarrollar una velocidad superior.

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

**g)** Los vehículos a los que, por razones de ensayo o experimentación, les haya sido concedido un permiso especial para ensayos podrán rebasar las velocidades establecidas como máximas en 30 kilómetros por hora, pero sólo dentro del itinerario fijado y en ningún caso cuando circulen por vías urbanas, travesías o por tramos en los que exista señalización específica que limite la velocidad.

**h)** A los vehículos de tres ruedas y cuadriciclos en cualquier tipo de vía donde esté permitida su circulación se aplica el límite de 70 kilómetros por hora.

**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 76.a) y 77.a), ambos del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial

Se establecerá también reglamentariamente un límite máximo, con carácter general, para la **velocidad autorizada en las vías urbanas y en poblado**. Este límite podrá ser rebajado en travesías especialmente peligrosas, por acuerdo de la autoridad municipal con el titular de la vía, y en las vías urbanas, por decisión del órgano competente de la Corporación municipal.

### **2.3.- Límites de velocidad en vías urbanas y travesías (Artículo 50 RGC)**

1. La velocidad máxima que no deberán rebasar los vehículos en vías urbanas y travesías se establece, con carácter general, en 50 kilómetros por hora, salvo para los vehículos que transporten mercancías peligrosas, que circularán como máximo a 40 kilómetros por hora.

Estos límites podrán ser rebajados en travesías especialmente peligrosas por acuerdo de la autoridad municipal con el titular de la vía, y en las vías urbanas, por decisión del órgano competente de la corporación municipal.

En las mismas condiciones, los límites podrán ser ampliados mediante el empleo de la correspondiente señalización, en las travesías y en las autopistas y autovías dentro de poblado, sin rebasar en ningún caso los límites genéricos establecidos para dichas vías fuera de poblado. En defecto de señalización, la velocidad máxima que no deberán rebasar los vehículos en autopistas y autovías dentro de poblado será de 80 kilómetros por hora.

Los autobuses que transporten pasajeros de pie con autorización no podrán superar en ninguna circunstancia la velocidad máxima establecida en el artículo 48.1.b) para los casos contemplados en el párrafo anterior

#### **2.4.- Velocidades mínimas en poblado y fuera de poblado (Artículo 49 RGC)**

No se deberá entorpecer la marcha normal de otro vehículo circulando sin causa justificada a velocidad anormalmente reducida. A estos efectos, se prohíbe la circulación en autopistas y autovías de vehículos a motor a una velocidad inferior a 60 kilómetros por hora, y en las restantes vías, a una velocidad inferior a la mitad de la genérica señalada para cada categoría de vehículos de cada una de ellas en este capítulo, aunque no circulen otros vehículos.

##### **Excepciones:**

Se podrá circular por debajo de los límites mínimos de velocidad en los casos de los ciclos, vehículos de tracción animal, transportes y vehículos especiales, o cuando las circunstancias de tráfico impidan el mantenimiento de una velocidad superior a la mínima sin riesgo para la circulación, así como en los supuestos de protección o acompañamiento a otros vehículos, en las condiciones que reglamentariamente se establezcan .

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

Cuando un vehículo no pueda alcanzar la velocidad mínima exigida y exista peligro de alcance, se deberán utilizar durante la circulación las luces indicadoras de dirección con señal de emergencia.

#### **2.5.- Moderación de la velocidad. Casos (Artículo 46 RGC)**

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.

## **2.6.- Velocidades máximas en adelantamientos**

Las velocidades máximas fijadas para las carreteras convencionales que no discurren por suelo urbano sólo podrán ser rebasadas en 20 kilómetros por hora por turismos y motocicletas cuando adelanten a otros vehículos que circulen a velocidad inferior a aquéllas.

## **2.7.- Velocidades prevalentes**

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

- A través de las correspondientes señales.
- A determinados conductores en razón a sus circunstancias personales.
- A los conductores noveles (esta limitación que suponía no poder sobrepasar los 80 Km/h durante el primer año desde la obtención por primera vez del Permiso de Conducir, en vigor desde 1974, desapareció por Orden Pre/629/2011, de 22 de marzo, por la que modifican los Anexos XI y XII del Reglamento General de Vehículos).
- A determinados vehículos o conjuntos de vehículos por sus especiales características o por la naturaleza de su carga.

### 3.- Infracciones en materia de excesos de Velocidad.

#### 3.1.- Sistemas de control de la velocidad

Por lo que respecta a los medios de control de la velocidad de que dispone la Administración, se utilizan aparatos cinemómetros para captar la velocidad de los vehículos, cuyos modelos deben estar probados de acuerdo con lo previsto en la Ley 32/2014, de 22 de diciembre, de Metrología y en el Real Decreto 244/2016, de 3 de junio, por el que se desarrolla la Ley 32/2014, de 22 de diciembre, de Metrología.

Estos cinemómetros deben pasar una revisión periódica anual y en caso de que sufran avería o reparación deben ser asimismo revisados por el Centro de Metrología, dependiente del Ministerio de Fomento.

Los cinemómetros permiten controlar la velocidad de los vehículos en todo tipo de vías y especialmente en aquellas en que por sus características aumenten el riesgo de accidentalidad por circular a una velocidad superior a la permitida.

Podemos diferenciar varias **clases** en función de :

Según el **sistema de medición de la velocidad** que se emplea:

En la actualidad los tipos de cinemómetros que se utilizan por los agentes encargados de la vigilancia del tráfico son de tecnología LIDAR (Light Detection And Ranging) que utilizan rayos láser para realizar la medición y de tecnología RADAR (Radio Detection And Ranging) que emplea ondas de radio.

Por el **tipo de velocidad medida**:

Los radares pueden hacer mediciones puntuales de la velocidad, es decir en un momento concreto temporal y espacial, o la velocidad media a la que se circula en un tramo de la vía (el objetivo de la puesta en marcha de estos radares de tramo, especialmente en túneles, es que son tramos especialmente peligrosos

y en donde la seguridad se haya más comprometida y en caso de accidente implican un mayor riesgo en el rescate).

En función de **dónde se encuentren instalados**:

Radares embarcados en vehículos policiales (camuflados o no).

Radares fijos, instalados en estructuras fijas anexas a las calzadas, que a su vez pueden ir ubicadas en pórticos o en cabinas laterales.

Radares instalados en helicópteros de la Dirección General de Tráfico, PEGASUS.

Se está valorando la posibilidad a corto plazo de instalación de Radares en DRONES

### **3.2.- El Centro de Tratamiento de Denuncias Automatizadas (CTDA) o Centro Estrada,**

Se ha creado específicamente para tramitar las infracciones derivadas de los excesos de velocidad, siguiendo el modelo que han seguido otros países de nuestro entorno más próximo y que, además, son pioneros en materia de seguridad vial (Francia, Alemania, Inglaterra y Holanda). En él se gestionan todas las denuncias que se generan a partir de estos medios automáticos de control, captación y reproducción de imágenes.

El Centro de Tratamiento de Denuncias Automatizadas (CTDA) se crea por **Orden del Ministerio del Interior 2035/2007, de 2 de julio**, de acuerdo con el Real Decreto 991/2006, de 8 de septiembre, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio del Interior, que establece en su artículo 9 las funciones que corresponden a la Dirección General de tráfico, dependiente de la Subsecretaría de Interior, a través de la cual el Ministerio ejerce sus competencias sobre el Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico. Entre las competencias atribuidas al Ministerio del Interior en la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos s Motor y Seguridad Vial, está la vigilancia y disciplina del tráfico en toda clase de vías interurbanas y en travesías cuando no exista policía local, así como la denuncia y sanción de las normas de circulación y de seguridad en dichas vías.

#### **OBJETIVOS:**

**1.-** El objetivo prioritario y que da sentido a esta actuación es la **reducción de los accidentes de tráfico** derivados de los excesos de velocidad.

**2.- Mejorar la eficacia** del sistema al conseguir tramitar todas las denuncias que se formulen por exceso de velocidad.

**3.- Simplificación del procedimiento** en cuanto a las partes intervinientes en el mismo, el Centro va a aglutinar muchas funciones antes repartidas entre varias unidades.

**4.- Reducción de los tiempos de tramitación** de las denuncias y consecución de una **uniformidad** en los mismos con independencia de la provincia dónde se haya producido la infracción por exceso de velocidad y de la capacidad de las Jefaturas instructoras o de los Centros de Gestión de Tráfico que tratan las fotografías.

**5.- Aumentar la ejemplaridad de la sanción.** Primar la vertiente educativa sobre la represora, dado que la manera de ir conformando conductas de acuerdo con unas pautas deseables es anudando inmediatamente a la conducta a corregir la sanción. No sirve de nada sancionar una vez que hayamos perdido la consciencia de nuestros propios actos.

En consecuencia, además del pretendido efecto de reducción de las velocidades medias de circulación, e inmediata reducción de la accidentalidad por este factor, el procedimiento que se va a emplear permite que se tramiten todas las denuncias formuladas, en un plazo de tiempo inferior y uniforme y con las mismas garantías jurídicas.

### **3.3.- Infracciones y sanciones**

**Moderación de la velocidad (artículo 46.2 RGC):** 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 la LSV. Ambos hacen una remisión al Anexo IV LSV.

.

**Velocidades máximas en vías fuera de poblado (artículo 48.2 RGC):** 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 la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial. Ambos hacen una remisión al Anexo IV LSV.

**Velocidades mínimas en poblado y fuera de poblado (artículo 49.4 RGC):** Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves, conforme se prevé en LSV.

**Limites de velocidad en vías urbanas y travesías (artículo 50.2 RGC) :** Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves conforme se prevé en LSV, salvo que tengan la consideración de muy graves, de conformidad con lo dispuesto en la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (art . 76/77) Ambos hacen una remisión al Anexo IV LSV.

**Velocidades máximas en los adelantamientos (artículo 51.2 RGC):** Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves

conforme se prevé en LSV, salvo que tengan la consideración de muy graves, de conformidad con lo dispuesto en la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial(art . 76/77). Ambos hacen una remisión al Anexo IV LSV.

**Velocidades prevalentes (artículo 52.3 RGC):** Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves o muy graves, según corresponda por el exceso de velocidad en LSV(art . 76/77). Ambos hacen una remisión al Anexo IV LSV.

Para el estudio de esta materia es preciso conocer la actual tabla vigente que establece los diferentes excesos de velocidad en función de cada límite. Esta tabla contiene también la detracción de puntos que acarrea cada exceso.

## ANEXO IV LSV

### Cuadro de sanciones y puntos por exceso de velocidad

#### Infracción sobre exceso de velocidad captado por cinemómetro

Límite		20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	120	130	Multa	Puntos
Exceso velocidad	Grave	21	31	41	51	61	71	81	91	101	111	121	131	100	-
		40	50	60	70	90	100	110	120	130	140	150	150		
		41	51	61	71	91	101	111	121	131	141	151	151	300	2
		50	60	70	80	110	120	130	140	150	160	170	170		
		51	61	71	81	111	121	131	141	151	161	171	171	400	4
		60	70	80	90	120	130	140	150	160	170	180	180		
		61	71	81	91	121	131	141	151	161	171	181	181	500	6
		70	80	90	100	130	140	150	160	170	180	190	190		
		Muy grave	71	81	91	101	131	141	151	161	171	181	191	191	600

En los tramos de autovías y autopistas interurbanas de acceso a las ciudades en que se hayan establecido límites inferiores a 100 km/h, los excesos de velocidad se sancionarán con la multa económica correspondiente al cuadro de sanciones del Anexo IV. El resto de los efectos administrativos y penales sólo se producirá cuando superen los 100 km/h y en los términos establecidos para este límite.

Además, en relación con la velocidad, o más bien en aras de evitar que se eludan los controles, se prohíbe instalar o llevar en los vehículos inhibidores de radares o cinemómetros o cualesquiera otros instrumentos encaminados a eludir o a interferir en el correcto funcionamiento de los sistemas de vigilancia del tráfico, así como emitir o hacer señales con dicha finalidad. Asimismo, se prohíbe utilizar mecanismos de detección de radares o cinemómetros.

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

Estas conductas se consideran infracción muy grave y se sancionarán con multa de entre 3.000 y 20.000 euros (**Artículo 77 LSV**).

## **SU TRATAMIENTO COMO DELITO**

Dentro de las medidas punitivas destacar la modificación del Código Penal operada a través de la Ley Orgánica 15/2007, de 30 de noviembre, por la que se modifica dicho Código en materia de seguridad vial, que introduce por primera vez en nuestro Ordenamiento Jurídico que el hecho de circular a velocidad excesiva pueda constituirse como una conducta reprochable penalmente. La citada norma legal establece dentro de los "Delitos contra la seguridad colectiva", en concreto en el capítulo IV "Delitos contra la Seguridad Vial".

**Artículo 379.1 Código Penal:** el que condujere un vehículo de motor o un ciclomotor a velocidad superior en sesenta kilómetros por hora en vía urbana o en ochenta kilómetros por hora en vía interurbana a la permitida reglamentariamente, será castigado con la pena de prisión de tres a seis meses o con la de multa de seis a doce meses o con la de trabajos en beneficio de la comunidad de treinta y uno a noventa días, y, en cualquier caso, con la de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta cuatro años (redactado por el apartado centésimo octavo del artículo único de la L.O. 5/2010, de 22 de junio, por la que se modifica la L.O. 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal («B.O.E.» 23 junio)).

## **4.- DISTANCIA DE SEGURIDAD.**

El concepto de distancia de seguridad va muy ligado al concepto de distancia de parada. Ésta se define como la distancia total recorrida por un vehículo obligado a detenerse tan rápidamente como le sea posible, medida desde el punto en que se encuentra en el momento de aparecer el objeto que motiva la detención. Comprende la distancia recorrida durante el tiempo de percepción y reacción y el de frenado.

Se puede calcular con una ecuación con dos sumandos: el primero es el espacio recorrido por el vehículo durante el tiempo de percepción y reacción, y el segundo el es espacio recorrido mientras dura la aplicación de los frenos hasta la detención total.

La importancia de la distancia de seguridad desde el punto de vista de la seguridad vial es trascendental.

Así pues, respetar la distancia de seguridad, no es solo una obligación sino que también es una necesidad. Respetar el espacio que en cada momento es necesario para detener el vehículo evita accidentes, especialmente los que se producen por alcance.

La señalización de esta circunstancia, puede realizarse mediante la correspondiente señalización vertical. También es habitual que en casos de gran densidad circulatoria se advierta a los conductores mediante la utilización de los Paneles de Señalización Variable.

También es frecuente la utilización de marcas viales (chevrones ). El objetivo de estas marcas es señalar en la propia vía la distancia mínima que debe existir con el vehículo que nos precede. Así se pintan a una distancia de 100 metros unas de otras y se advierte al conductor de que entre su vehículo y el que le precede debe haber dos señales como mínimo. Esta medida facilita la labor de los conductores para saber que distancia de seguridad deben respetar.

Una forma práctica de calcular los dos segundos que, a entender de las autoridades norteamericanas de tráfico, debe de haber entre dos vehículos que circulan seguidos es tomar como referencia un punto fijo en la calzada (un árbol, hito kilométrico...) y contar desde que pasa el vehículo precedente “mil ciento uno, mil ciento dos”, si no se ha llegado al terminar de contar al punto de referencia es que estamos guardando la distancia adecuada.

#### **4.1.- Reducción de velocidad (Artículo 53 RGC)**

1. Salvo en caso de inminente peligro, todo conductor, para reducir considerablemente la velocidad de su vehículo, deberá cerciorarse de que puede hacerlo sin riesgo para otros conductores y estará obligado a advertirlo previamente del modo previsto en el artículo 109, sin que pueda realizarlo de forma brusca, para que no produzca riesgo de colisión con los vehículos que circulan detrás del suyo.

2. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves, conforme se prevé en el artículo 76 del texto articulado.

#### **4.2.- Distancias entre vehículos (Artículo 54 RGC)**

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.

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. Los vehículos con masa máxima autorizada superior a 3.500 kilogramos y los vehículos y conjuntos de vehículos de más de 10 metros de longitud total deberán guardar, a estos efectos, una separación mínima de 50 metros (artículo 20.3 del texto articulado).

3. Lo dispuesto en el apartado anterior no será de aplicación:

- a) En poblado.
- b) Donde estuviere prohibido el adelantamiento.
- c) Donde hubiese más de un carril destinado a la circulación en su mismo sentido.
- d) Cuando la circulación estuviere tan saturada que no permita el adelantamiento .

4. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves.

#### **4.3.- Nuevas tecnologías :**

Finalmente señalar, que aunque el conductor es el principal responsable de determinar la distancia de seguridad, las nuevas tecnologías siempre ayudan. Hoy en día los fabricantes de vehículos están generalizando la oferta de mecanismos que ayudan a mantener la distancia de seguridad. Así la alerta de distancia avisa al conductor si se acerca demasiado a otro vehículo, el control de crucero adaptable actúa y adecua la velocidad al tráfico, y la advertencia de colisión con frenado automático utiliza un radar de largo alcance y una cámara para detectar el peligro , avisa al conductor y , en caso de necesidad , activa los frenos .

### **5.- EL ADELANTAMIENTO: SU REGULACIÓN**

#### **5.1.- Consideraciones generales**

A pesar de no existir una definición legal de este término, podemos afirmar que el adelantamiento es una maniobra consistente en sobrepasar a otro vehículo de marcha más lenta que circula por la misma calzada y carril, en el mismo sentido.

Esta maniobra de alguna forma supone la ruptura de las normas que regulan la utilización de la vía. Así la Ley de Seguridad Vial en el artículo 33 y siguientes

determina como norma general, y muy especialmente en las curvas y cambios de rasante de reducida visibilidad, que los vehículos circularán en todas las vías objeto de esta Ley por la derecha y lo más cerca posible del borde de la calzada, manteniendo la separación lateral suficiente para realizar el cruce con seguridad. Lo mismo en el caso de calzadas de más de un carril para cada sentido, en cuyo caso los vehículos circularán por el carril más próximo a la derecha.

El principal riesgo del adelantamiento radica en que en determinadas circunstancias, el vehículo que adelanta debe utilizar en la realización de la maniobra el carril de sentido contrario, de forma que si llega a producirse un accidente se produciría una colisión frontal, agravado por el necesario incremento de la velocidad para efectuar la maniobra.

Por todo ello es fundamental tener en cuenta una serie de consideraciones a la hora de adelantar:

- 1.- Elegir con cuidado el lugar y el momento idóneo para ello
- 2.- Conseguir una velocidad adecuada en relación con la del vehículo que se pretende adelantar, pues para incrementar la seguridad ésta ha de ser notoriamente superior.
- 3.- Valorar adecuadamente la velocidad de los vehículos que circulan en sentido contrario y la distancia a la que se encuentran
- 4.- Considerar la falta de visibilidad que generan los vehículos de grandes dimensiones.
- 5.- Tener en cuenta las variaciones en el trazado, así como de la pendiente de la vía por la que se circula
- 6.- La climatología ( con niebla no se ha de adelantar), así como el momento del día en que nos encontramos ( es un momento especialmente peligroso es cuando se produce la salida y la puesta de sol) o si es de noche ( requiere de una técnica específica).
- 7.- Tener en cuenta que en torno a cada vehículo peatón hay una zona de incertidumbre que aconseja dejar una separación lateral suficiente.
- 8.- La responsabilidad del adelantamiento recae en quien efectúa la maniobra, por lo que ante la duda es mejor no efectuarlo. Como contrapartida el vehículo adelantado ha de colaborar en la maniobra acercándose en lo posible al borde derecho de la calzada y en ningún caso aumentar la velocidad a la que circula.
- 9.- Evitar adelantar a varios vehículos a la vez.

### **Ejecución de la maniobra**

Consta de cuatro fases

- 1.- Fase de aproximación, es en la que se hace una valoración genérica de la situación, de tal forma que es el momento en que se toma la decisión sobre la oportunidad de efectuar la maniobra. Se valora la velocidad del vehículo que nos precede, la situación del tráfico, visibilidad, el estado de la vía, etc.

## 2.- Fase de preparación del adelantamiento ( regla PVO)

**Posición**, implica un acercamiento progresivo al vehículo que nos precede pero sin perder nunca la distancia de seguridad, que nos permita seguir observado frontalmente y así realizar el adelantamiento de forma suave y progresiva

**Velocidad**, debemos incrementar la velocidad a ser posible en una relación de marchas corta que nos permita de disponer de potencia suficiente como para adelantar en el mínimo espacio y tiempo.

**Observación**, hay que seguir valorando las circunstancias relativas a la situación en que nos encontramos por si se hubiese producido algun cambio respecto al momento en que decidimos iniciar la maniobra

## 3.- Fase de ejecución del adelantamiento (regla RSM)

**Retrovisor**, tan importante como la visibilidad frontal lo es la posterior, pues hay que tener en cuenta los vehículos que circulan detrás del nuestro por si hubiesen iniciado la maniobra de adelantamiento. En esta caso se debe desistir pues tiene preferencia.

**Señalización**, todo desplazamiento se debe señalar pues es la forma de comunicar al resto de usuarios de la vía nuestras intenciones.

**Maniobra**, se producirá el desplazamiento al carril contrario y deberá durar lo mínimo imprescindible.

## 4.- Finalización de la maniobra ( regla RSM)

Deberemos regresar a nuestro carril en el momento en que divisemos la parte frontal del vehículo adelantado

Procederemos a la señalización mediante los indicadores de dirección

Iniciaremos progresivamente el retorno al carril por el que estábamos circulando al inicio de la maniobra

## 5.2.- Se encuentra regulado en las siguientes normas:

Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobada por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.

Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación .

## 6.- ADELANTAMIENTO Y CIRCULACIÓN PARALELA

### 6.1.- Adelantamiento por la izquierda. Excepciones (Artículo 82 RGC)

1. En todas las vías objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, como norma general, el adelantamiento deberá efectuarse por la izquierda del vehículo que se pretende adelantar.

2. Por excepción, y si existe espacio suficiente para ello, el adelantamiento se efectuará por la derecha y adoptando las máximas precauciones, cuando el conductor del vehículo al que se pretenda adelantar esté indicando claramente su propósito de cambiar de dirección a la izquierda o parar en ese lado, así como, en las vías con circulación en ambos sentidos, a los tranvías que marchen por la zona central.

3. Dentro de los poblados, en las calzadas que tengan, por lo menos, dos carriles reservados a la circulación en el mismo sentido de marcha, delimitados por marcas longitudinales, se permite el adelantamiento por la derecha a condición de que el conductor del vehículo que lo efectúe se cerciore previamente de que puede hacerlo sin peligro para los demás usuarios.

4. En todos los casos en que el adelantamiento implique un desplazamiento lateral, deberá advertirse la maniobra mediante la correspondiente señal óptica a que se refiere el artículo 109.

5. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves.

#### **6.2.- Adelantamiento en calzadas de varios carriles (Artículo 83 RGC)**

1. En las calzadas que tengan, por lo menos, dos carriles reservados a la circulación en el sentido de su marcha, el conductor que vaya a efectuar un nuevo adelantamiento podrá permanecer en el carril que haya utilizado para el anterior, a condición de cerciorarse de que puede hacerlo sin molestia indebida para los conductores de vehículos que circulen detrás del suyo más velozmente.

2. Cuando la densidad de la circulación sea tal que los vehículos ocupen toda la anchura de la calzada y sólo puedan circular a una velocidad que dependa de la del que los precede en su carril, el hecho de que los de un carril circulen más rápidamente que los de otro no será considerado como un adelantamiento.

En esta situación, ningún conductor deberá cambiar de carril para adelantar ni para efectuar cualquier otra maniobra que no sea prepararse a girar a la derecha o a la izquierda, salir de la calzada o tomar determinada dirección.

3. En todo tramo de vía en que existan carriles de aceleración o deceleración o carriles o partes de la vía destinadas exclusivamente al tráfico de determinados vehículos, tampoco se considerará adelantamiento el hecho de que se avance más rápidamente por aquellos que por los normales de circulación, o viceversa.

4. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves.

## **7.- NORMAS GENERALES DEL ADELANTAMIENTO**

### **7.1.- Obligaciones del que adelanta antes de iniciar la maniobra (Artículo 84 RGC)**

1. Antes de iniciar un adelantamiento que requiera desplazamiento lateral, el conductor que se proponga adelantar deberá advertirlo con suficiente antelación con las señales preceptivas y comprobar que en el carril que pretende utilizar para el adelantamiento existe espacio libre suficiente para que la maniobra no ponga en peligro ni entorpezca a quienes circulen en sentido contrario, teniendo en cuenta la velocidad propia y la de los demás usuarios afectados. En caso contrario, deberá abstenerse de efectuarla.

Ningún conductor deberá de adelantar a varios vehículos si no tiene la total seguridad de que, al presentarse otro en sentido contrario, puede desviarse hacia el lado derecho sin causar perjuicios o poner en situación de peligro a alguno de los vehículos adelantados.

En calzadas con doble sentido de circulación y tres carriles separados por marcas longitudinales discontinuas, el adelantamiento solamente se podrá efectuar cuando los conductores que circulen en sentido contrario no hayan ocupado el carril central para efectuar un adelantamiento a su vez.

2. También deberá cerciorarse de que el conductor del vehículo que le precede en el mismo carril no ha indicado su propósito de desplazamiento hacia el mismo lado; en tal caso, deberá respetar la preferencia que le asiste. No obstante, si después de un tiempo prudencial el conductor del citado vehículo no ejerciera su derecho prioritario, se podrá iniciar la maniobra de adelantamiento, advirtiéndoselo previamente con señal acústica u óptica.

Se prohíbe, en todo caso, adelantar a los vehículos que ya estén adelantando a otro si el conductor del tercer vehículo, para efectuar dicha maniobra, ha de invadir la parte de la calzada reservada a la circulación en sentido contrario.

3. Asimismo, deberá asegurarse de que ningún conductor que le siga por el mismo carril ha iniciado la maniobra de adelantar a su vehículo, y de que dispone de espacio suficiente para reintegrarse a su carril cuando termine el adelantamiento.

4. Las señales preceptivas que el conductor deberá utilizar antes de iniciar su desplazamiento lateral serán las prescritas en el artículo 109.

5. A los efectos de este artículo, no se consideran adelantamientos los producidos entre ciclistas que circulen en grupo.

6. Las infracciones a las normas de este artículo tendrán la consideración de graves.

## **8.- EJECUCIÓN DEL ADELANTAMIENTO**

### **Obligaciones del que adelanta durante la ejecución de la maniobra (Artículo 85 RGC)**

1. Durante la ejecución del adelantamiento, el conductor que lo efectúe deberá llevar su vehículo a una velocidad notoriamente superior a la del que pretende adelantar y dejar entre ambos una separación lateral suficiente para realizarlo con seguridad.

2. Si después de iniciar la maniobra de adelantamiento advirtiera que se producen circunstancias que puedan hacer difícil su finalización sin provocar riesgos, reducirá rápidamente su marcha, regresará de nuevo a su carril y lo advertirá a los que le siguen con las señales preceptivas.

3. El conductor del vehículo que ha efectuado el adelantamiento deberá reintegrarse a su carril tan pronto como le sea posible y de modo gradual, sin obligar a otros usuarios a modificar su trayectoria o velocidad, y advertirlo a través de las señales preceptivas.

4. Cuando se adelante fuera de poblado a peatones, animales o a vehículos de dos ruedas o de tracción animal, se deberá realizar la maniobra ocupando parte o la totalidad del carril contiguo de la calzada, siempre y cuando existan las condiciones precisas para realizar el adelantamiento en las condiciones precisas para realizar el adelantamiento en las condiciones previstas en este reglamento; en todo caso, la separación lateral no será inferior a 1,50 metros. Queda expresamente prohibido adelantar poniendo en peligro o entorpeciendo a ciclistas que circulen en sentido contrario.

Cuando el adelantamiento se efectúe a cualquier otro vehículo distinto de los aludidos en el párrafo anterior, o tenga lugar en poblado, el conductor del vehículo que ha de adelantar dejará un margen lateral de seguridad proporcional a la velocidad y a la anchura y características de la calzada.

5. El conductor de un vehículo de dos ruedas que pretenda adelantar fuera de poblado a otro cualquiera lo hará de forma que entre aquél y las partes más salientes del vehículo que adelanta quede un espacio no inferior a 1,50 metros.

6. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves.

## **9.- VEHÍCULO ADELANTADO**

### **Obligaciones de su conductor (Artículo 86 RGC)**

1. El conductor que advierta que otro que le sigue tiene el propósito de adelantar a su vehículo estará obligado a ceñirse al borde derecho de la calzada, salvo en los supuestos de giros o cambios de dirección a la izquierda o de parada en ese mismo lado a que se refiere el artículo 82.2, en que deberá ceñirse a la izquierda todo lo posible, pero sin interferir la marcha de los vehículos que puedan circular en sentido contrario.

En el caso de que no sea posible ceñirse por completo al borde derecho de la calzada y, sin embargo, el adelantamiento pueda efectuarse con seguridad, el conductor de cualquiera de los vehículos a que se refiere el apartado 3 que vaya a ser adelantado indicará la posibilidad de ello al que se acerque, extendiendo el brazo horizontalmente y moviéndolo repetidas veces de atrás adelante, con el dorso de la mano hacia atrás, o poniendo en funcionamiento el intermitente derecho, cuando no crea conveniente hacer la señal con el brazo.

2. Se prohíbe al conductor del vehículo que va a ser adelantado aumentar la velocidad o efectuar maniobras que impidan o dificulten el adelantamiento.

También estará obligado a disminuir la velocidad de su vehículo cuando, una vez iniciada la maniobra de adelantamiento, se produzca alguna situación que entrañe peligro para su propio vehículo, para el vehículo que la está efectuando, para los que circulan en sentido contrario o para cualquier otro usuario de la vía.

No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, cuando el adelantante diera muestras inequívocas de desistir de la maniobra reduciendo su velocidad, el conductor del vehículo al que se pretende adelantar no estará obligado a disminuir la suya, si con ello pone en peligro la seguridad de la circulación, aunque sí estará obligado a facilitar al conductor adelantante la vuelta a su carril.

3. Los conductores de vehículos pesados, de grandes dimensiones u obligados a respetar un límite específico de velocidad deberán bien aminorar la marcha o apartarse cuanto antes al arcén, si resulta practicable, para dejar paso a los que le siguen, cuando la densidad de la circulación en sentido contrario, la anchura insuficiente de la calzada, su perfil o estado no permitan ser adelantados con facilidad y sin peligro.

4. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves.

## **10.- MANIOBRAS DE ADELANTAMIENTO QUE ATENTAN A LA SEGURIDAD VIAL**

### **Prohibiciones (Artículo 87 RGC)**

1. Queda prohibido adelantar:

- a) En las curvas y cambios de rasante de visibilidad reducida y, en general, en todo lugar o circunstancia en que la visibilidad disponible no sea

suficiente para poder efectuar la maniobra o desistir de ella una vez iniciada, a no ser que los dos sentidos de la circulación estén claramente delimitados y la maniobra pueda efectuarse sin invadir la zona reservada al sentido contrario.

De conformidad con lo dispuesto en el párrafo anterior, se prohíbe, en concreto, el adelantamiento detrás de un vehículo que realiza la misma maniobra, cuando las dimensiones del vehículo que la efectúa en primer lugar impide la visibilidad de la parte delantera de la vía al conductor del vehículo que le sigue.

b) En los pasos para peatones señalizados como tales, en las intersecciones con vías para ciclistas, en los pasos a nivel y en sus proximidades.

No obstante, dicha prohibición no será aplicable cuando el adelantamiento se realice a vehículos de dos ruedas que por sus reducidas dimensiones no impidan la visibilidad lateral, en un paso a nivel o sus proximidades, previas las oportunas señales acústicas u ópticas. Tampoco será aplicable dicha prohibición en un paso para peatones señalizado cuando el adelantamiento a cualquier vehículo se realice a una velocidad tan suficientemente reducida que permita detenerse a tiempo si surgiera peligro de atropello.

c) En las intersecciones y en sus proximidades, salvo cuando:

1.º Se trate de una plaza de circulación giratoria o glorieta.

2.º El adelantamiento deba efectuarse por la derecha, según lo previsto en el artículo 82.2.

3.º La calzada en que se realice goce de prioridad en la intersección y haya señal expresa que lo indique.

4.º El adelantamiento se realice a vehículos de dos ruedas .

d) En los túneles, pasos inferiores y tramos de vía afectados por la señal «Túnel» (S-5) en los que sólo se disponga de un carril para el sentido de circulación del vehículo que pretende adelantar.

2. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves.

## **11.- SUPUESTOS EXCEPCIONALES DE OCUPACIÓN DEL SENTIDO CONTRARIO**

### **Vehículos inmovilizados (Artículo 88 RGC)**

1. Cuando en un tramo de vía en el que esté prohibido el adelantamiento se encuentre inmovilizado un vehículo que, en todo o en parte, ocupe la calzada en el carril del sentido de la marcha, salvo que la inmovilización venga impuesta por las necesidades del tráfico, podrá ser rebasado,

aunque para ello haya que ocupar la parte de la calzada reservada al sentido contrario, después de haberse cerciorado de que se puede realizar la maniobra sin peligro. Con idénticos requisitos se podrá adelantar a conductores de bicicletas, ciclos, ciclomotores, peatones, animales y vehículos de tracción animal, cuando por la velocidad a que circulen puedan ser adelantados sin riesgo para ellos ni para la circulación en general.

2. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves.

### **Obstáculos (Artículo 89 RGC)**

1. Igualmente, en las circunstancias señaladas en el artículo anterior, todo vehículo que encuentre cualquier obstáculo en su camino que le obligue a ocupar el espacio dispuesto para el sentido contrario de su marcha podrá rebasarlo, siempre que se haya cerciorado de que puede efectuarlo sin peligro. La misma precaución se observará cuando el obstáculo o el vehículo inmovilizado se encuentren en un tramo de vía en el que esté permitido el adelantamiento.

2. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves.