

TEMA 9

MANIOBRAS BÁSICAS DE LA CIRCULACIÓN: CONCEPTO Y NORMAS GENERALES PARA SU REALIZACIÓN. INCORPORACIÓN A LA CIRCULACIÓN. CAMBIOS DE DIRECCIÓN, CALZADA Y CARRIL. CAMBIO DEL SENTIDO DE LA MARCHA. MARCHA HACIA ATRÁS. DISTANCIA ENTRE VEHÍCULOS: LATERAL Y FRONTAL. ADVERTENCIAS DE LOS CONDUCTORES. INMOVILIZACIONES: DETENCIÓN, PARADA Y ESTACIONAMIENTO, SU REGULACIÓN. OTRAS INMOVILIZACIONES: INMOVILIZACIONES ORDENADAS POR LOS AGENTES DE LA AUTORIDAD. RETIRADA DE VEHÍCULOS DE LA VÍA PÚBLICA.

1.- Maniobras básicas de la circulación: concepto y normas generales para su realización.

El Texto Refundido de la Ley de Seguridad vial dedica el Capítulo II del segundo título a la “Circulación de Vehículos” y es en este capítulo donde, entre otras cosas, regula las diferentes operaciones que se pueden efectuar con el vehículo durante la conducción. No se incluye sin embargo en dicho capítulo ni en el resto del articulado una definición explícita del concepto de maniobra, así como tampoco se presenta una relación de operaciones que se puedan considerar como tales, ya que no se encuentra ninguna sección o apartado dedicado específicamente a ellas donde se haga una descripción ordenada. Una estructura similar a la del TR.LTSV presenta el Reglamento General de Circulación (Real Decreto 1428/2003, en adelante RGC), con un título completo dedicado a la circulación de vehículos y varios capítulos a operaciones de la conducción (“*Incorporación a la circulación*”, “*Cambios de dirección y de sentido, y marcha atrás*”, “*Adelantamiento*”, “*Parada y estacionamiento*”), algunos de ellos con secciones diferenciadas (“*Cambios de vía, calzada y carril*”, “*Cambio de sentido*”, “*Marcha atrás*”).

Dado por lo tanto que no existe en los textos legales citados ni en el resto de la normativa específica de tráfico una definición explícita del concepto de maniobra deberemos por lo tanto inferir el significado que implícitamente se desprende de la utilización del término en la mencionada normativa. Nos apoyaremos para ello,

además de en los textos legales, en la Convención internacional sobre la Circulación Vial de Viena, firmada por España en 1968, y referenciada por la normativa nacional.

La mencionada Convención de Viena sí incluye un artículo dedicado específicamente a las maniobras. En efecto, el artículo 14 lleva por título “Normas generales para las maniobras”, con lo que se puede dar por hecho que las operaciones que en ese artículo se mencionen deben ser consideradas como tales.

Sin embargo, y a la hora de inferir una definición para el término resulta de más utilidad el artículo 1 de dicha Convención, que al definir el concepto de “ceder el paso” lo hace de la siguiente manera:

“La obligación para el conductor de un vehículo de “ceder el paso” a otros vehículos significa que ese conductor no debe continuar su marcha o su maniobra ni reemprenderlas, si con ello puede obligar a los conductores de otros vehículos a modificar bruscamente la dirección o la velocidad de los mismos”

Una mención muy similar al término se realiza en el artículo 26 de la LSV al hablar también sobre la cesión de paso e intersecciones:

Artículo 26 Cesión de paso e intersecciones

- 1. El conductor de un vehículo que tenga que ceder el paso a otro no debe iniciar o continuar su marcha o su maniobra, ni reemprenderlas, hasta asegurarse de que con ello no obliga al conductor del vehículo que tiene la preferencia a modificar bruscamente su trayectoria o su velocidad, y debe mostrar con suficiente antelación, por su forma de circular, y especialmente con la reducción paulatina de la velocidad, que efectivamente va a cederlo.*
- 2. Aun cuando tenga preferencia de paso, ningún conductor debe entrar con su vehículo en una intersección o en un paso para peatones si, previsiblemente, puede quedar detenido en ellos impidiendo u obstruyendo la circulación transversal.*
- 3. El conductor que tenga detenido su vehículo en una intersección regulada por semáforo, constituyendo un obstáculo para la circulación, debe salir de aquélla sin esperar a que se permita la circulación en la dirección que se propone tomar, siempre que al hacerlo no entorpezca la marcha de los demás usuarios que avancen en el sentido permitido.*

Al decir que un conductor no debe “continuar su marcha o su maniobra” parece dar por supuesto que efectuar una maniobra sería, durante el ejercicio de la conducción,

la alternativa a continuar la marcha que se viene realizando. Teniendo en cuenta esta manera de referirse al concepto en la normativa y también las operaciones que en dicha normativa se consideran efectivamente como maniobras y que veremos a continuación, podemos dar por buena la definición clásica de maniobra del manual del conductor, según el cual maniobra sería *“la operación realizada por un vehículo que interrumpe el movimiento normal de dicho vehículo dentro de la corriente circulatoria”*.

Clasificación

Como mencionábamos anteriormente, la Convención de Viena dedica su artículo 14 a las maniobras, concretamente a las normas para realizarlas. El literal de los dos primeros párrafos de dicho artículo es el siguiente:

“Artículo 14. Normas generales para las maniobras

Todo conductor que quiera ejecutar una maniobra, tal como salir de una fila de vehículos estacionados o entrar en ella, desplazarse a la derecha o a la izquierda en la calzada, girar a la izquierda o a la derecha para tomar otra vía o para entrar en una propiedad colindante, no comenzará a ejecutar esta maniobra hasta después de haberse cerciorado de que puede hacerlo sin peligro para los demás usuarios de la vía que le sigan, le precedan o vayan a cruzarse con él, teniendo en cuenta su posición, su dirección y su velocidad.

Todo conductor que desee dar media vuelta o marchar hacia atrás, no comenzará a ejecutar esta maniobra hasta después de haberse cerciorado de que puede hacerlo sin poner en peligro a los usuarios de la vía o constituir un obstáculo para ellos.”

De acuerdo con el primer párrafo del texto, se considerarían como maniobras *“salir de una fila de vehículos estacionados”, “entrar en una fila de vehículos estacionados”, “desplazarse a la izquierda o a la derecha en la calzada”, y “girar a la izquierda o a la derecha para tomar otra vía o abandonar la actual”* (en el caso concreto de acceder a una propiedad colindante). Habría que añadir las referidas también como maniobras en el segundo párrafo, *“dar media vuelta” y “marchar hacia atrás”*.

Dedica además la Convención un extenso artículo al adelantamiento (el artículo 11, *“Adelantamiento circulación en filas”*), en el que se refiere a dicha operación también como a una maniobra de conducción.

Por su parte, la LSV en su capítulo dedicado a la circulación de vehículos regula diferentes aspectos de circunstancias de la circulación en la que califica o no distintas operaciones como maniobras. La sección IV trata de la incorporación a la circulación. En el artículo 28 expone las precauciones necesarias por parte del conductor y en el 29 las que deben tener el resto de los usuarios de la vía:

Artículo 28 Incorporación de vehículos a la circulación

El conductor de un vehículo parado o estacionado en una vía o procedente de las vías de acceso a la misma, de sus zonas de servicio o de una propiedad colindante que pretenda incorporarse a la circulación debe cerciorarse de que puede hacerlo sin peligro para los demás usuarios. Debe advertirlo con las señales obligatorias para estos casos y ceder el paso a los otros vehículos, teniendo en cuenta la posición, trayectoria y velocidad de éstos.

Si la vía a la que se accede está dotada de un carril de aceleración, el conductor debe incorporarse a aquélla a la velocidad adecuada.

Artículo 29 Conducción de vehículos en tramo de incorporación

Con independencia de la obligación del conductor del vehículo que se incorpore a la circulación de cumplir las prescripciones del artículo anterior, los demás conductores facilitarán, en la medida de lo posible, dicha maniobra, especialmente si se trata de un vehículo de transporte colectivo de viajeros que pretende incorporarse a la circulación desde una parada señalizada.

Por su parte, el artículo 30 está dedicado a los cambios de vía, calzada y carril, refiriéndose también a dichas operaciones como maniobras. Lo mismo se puede decir de los cambios de sentido o inversión de la marcha (artículo 31) y de los adelantamientos.

También en el caso de la marcha atrás (artículo 32) se refiere a ella como “maniobra de marcha atrás”, tanto en el segundo como en el tercer párrafo. Además, en el primer párrafo se dice literalmente:

Se prohíbe circular hacia atrás, salvo en los casos en que no sea posible marchar hacia adelante ni cambiar de dirección o sentido de marcha, y en las maniobras complementarias de otra que las exija, y siempre con el recorrido mínimo indispensable para efectuarla

En el caso de los cambios de vía, calzada y carril (artículos 74 a 77) es más específico que la LSV, distinguiendo como maniobras diferenciadas la “maniobra de

cambio de dirección” (artículo 75) y la “maniobra de desplazamiento lateral” (artículo 74.2).

Califica también de maniobra el cambio de sentido (artículo 78), el adelantamiento (artículos 82 a 89) y la circulación marcha atrás (artículos 80 y 81), indicando también en este caso la posibilidad de que dicha maniobra forme parte a su vez como maniobra complementaria de otra maniobra que la exija.

Los artículos 90 a 94 del RGC están dedicados a la parada y el estacionamiento, y no se utiliza en ellos la palabra maniobra en ningún momento para calificar dichas operaciones. Sin embargo, en el caso del estacionamiento sí se califica como maniobra en el artículo 119 al hablar de exenciones a la circulación sin cinturones de seguridad u otros sistemas de retención:

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

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

Por lo que se refiere a la parada (y también de nuevo al estacionamiento), se encuentra una mención similar en el artículo 160 al describir la señal S-51 de carril reservado a autobuses y referirse a “*realizar alguna maniobra que no sea la de parar, estacionar...*”:

S-51. Carril reservado para autobuses. Indica la prohibición a los conductores de los vehículos que no sean de transporte colectivo de circular por el carril indicado.

La mención taxi autoriza también a los taxis la utilización de este carril. En los tramos en que la marca blanca longitudinal esté constituida, en el lado exterior de este carril, por una línea discontinua, se permite su utilización general exclusivamente para realizar alguna maniobra que no sea la de parar, estacionar, cambiar el sentido de la marcha o adelantar, dejando siempre preferencia a los autobuses y, en su caso, a los taxis.

Y tenemos también en ambos casos una referencia hacia ambas operaciones como maniobra en el artículo 80, dedicado como hemos comentado a la marcha atrás al señalar en su segundo párrafo:

El recorrido hacia atrás, como maniobra complementaria de la parada, el estacionamiento o la incorporación a la circulación, no podrá ser superior a 15 metros ni invadir un cruce de vías.

Por lo tanto y como resumen de la utilización del término en la normativa y de las ocasiones en que en dicha normativa se califican las diferentes operaciones como maniobras, podemos concluir que las maniobras básicas descritas son las siguientes:

- La iniciación de la marcha o incorporación al tráfico
- La parada y el estacionamiento.
- El desplazamiento lateral o cambio de carril.
- El cambio de dirección o giro en intersección.
- El cambio de sentido de la marcha.
- La circulación marcha atrás
- El adelantamiento.

Normas generales para su realización

Como hemos comentado, la Convención de Viena tiene un artículo específico, transcrito anteriormente, dedicado precisamente a las *“Normas generales para las maniobras”*. En él se señala para todas las maniobras que se describen que no se comenzarán a ejecutar *“hasta después de haberse cerciorado de que puede hacerlo sin poner en peligro a los usuarios de la vía o constituir un obstáculo para ellos”*.

Por otro lado, se indica también en el tercer párrafo que *“el conductor deberá indicar su propósito en forma clara y con la debida antelación por medio del indicador o los indicadores de dirección de su vehículo o, en su defecto, si fuera posible, haciendo una señal apropiada con el brazo”* refiriéndose en este caso exclusivamente a los desplazamientos laterales.

Por su parte la normativa nacional hace referencia también a las normas generales en relación con las advertencias de las maniobras, al señalar tanto en la LSV como en el RGC (artículo 108.1) que *“los conductores están obligados a advertir al resto de los usuarios de la vía acerca de las maniobras que vayan a efectuar con sus vehículos”*, puntualizando, como norma general, en el apartado 2 de ambos preceptos que *“dichas advertencias se harán utilizando la señalización luminosa del vehículo o, en su defecto, con el brazo”*. El artículo 110 del RGC hace también

referencia a la posibilidad de advertencia mediante señales acústicas, limitando su uso a casos excepcionales o previstos en la normativa.

Por otro lado, cualquier maniobra que se ejecute forma parte de las circunstancias de la circulación, por lo que durante su ejecución se deberán observar todo el resto de normas necesarias. En este sentido, cabe destacar las normas generales de comportamiento en la circulación, expresadas en el RGC en los artículos 2 al 7 y en la LSV. En especial el artículo 2 del RGC hace referencia al comportamiento de cualquier usuario de la vía incluyendo evidentemente a los conductores:

Artículo 2. Usuarios.

Los usuarios de la vía están obligados a comportarse de forma que no entorpezcan indebidamente la circulación ni causen peligro, perjuicios o molestias innecesarias a las personas, o daños a los bienes

Por su parte el artículo 3.1 del RGC indica respecto del comportamiento de los conductores:

Artículo 3. Conductores.

1. Se deberá conducir con la diligencia y precaución necesarias para evitar todo daño, propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro, tanto al mismo conductor como a los demás ocupantes del vehículo y al resto de los usuarios de la vía. Queda terminantemente prohibido conducir de modo negligente o temerario

Podemos concluir, por lo tanto, que antes de la ejecución propiamente dicha de la maniobra se deben seguir en todo caso los siguientes pasos:

- Observación de las circunstancias de la circulación para cerciorarse de poder realizarla sin peligro y sin entorpecer indebidamente la circulación
- Advertencia de la maniobra en general mediante la señalización luminosa del vehículo o en su defecto mediante el brazo

Conclusión que coincide también con los pasos generales que tradicionalmente se recomiendan en el manual del conductor para la realización de maniobras: observar, advertir, y finalmente ejecutar.

2.- Incorporación a la circulación

El Reglamento General de Circulación dedica los artículos 72 y 73 a esta maniobra, dividiendo todo lo relacionado con ella en dos apartados principales:

- Las obligaciones del conductor que efectúa la maniobra
- Las obligaciones del resto de conductores implicados

Artículo 72. Obligaciones de los conductores que se incorporen a la circulación.

1. El conductor de un vehículo parado o estacionado en una vía o procedente de las vías de acceso a ésta, de sus zonas de servicio o de una propiedad colindante, que pretenda incorporarse a la circulación, deberá cerciorarse previamente, incluso siguiendo las indicaciones de otra persona en caso necesario, de que puede hacerlo sin peligro para los demás usuarios, cediendo el paso a otros vehículos y teniendo en cuenta la posición, trayectoria y velocidad de éstos, y lo advertirá con las señales obligatorias para estos casos. Si la vía a la que se accede está dotada de un carril de aceleración, el conductor que se incorpora a aquélla procurará hacerlo con velocidad adecuada a la vía (artículo 26 del texto articulado).

2. Siempre que un conductor salga a una vía de uso público por un camino exclusivamente privado, debe asegurarse previamente de que puede hacerlo sin peligro para nadie y efectuarlo a una velocidad que le permita detenerse en el acto, cediendo el paso a los vehículos que circulen por aquélla, cualquiera que sea el sentido en que lo hagan.

3. El conductor que se incorpore a la circulación advertirá ópticamente la maniobra en la forma prevista en el artículo 109.

4. En vías dotadas de un carril de aceleración, el conductor de un vehículo que pretenda utilizarlo para incorporarse a la calzada deberá cerciorarse, al principio de dicho carril, de que puede hacerlo sin peligro para los demás usuarios que transiten por dicha calzada, teniendo en cuenta la posición, trayectoria y velocidad de éstos, e incluso deteniéndose, en caso necesario. A continuación, acelerará hasta alcanzar la velocidad adecuada al final del carril de aceleración para incorporarse a la circulación de la calzada.

5. Los supuestos de incorporación a la circulación sin ceder el paso a otros vehículos tendrán la consideración de infracciones graves, conforme se prevé en el artículo 65.4.c del texto articulado.

Artículo 73. Obligación de los demás conductores de facilitar la maniobra.

1. Con independencia de la obligación de los conductores de los vehículos que se incorporen a la circulación de cumplir las prescripciones del artículo anterior, los demás conductores facilitarán, en la medida de lo posible, dicha maniobra, especialmente si se trata de un vehículo de transporte colectivo de viajeros que pretende incorporarse a la circulación desde una parada señalizada.

2. En los poblados, con el fin de facilitar la circulación de los vehículos de transporte colectivo de viajeros, los conductores de los demás vehículos deberán desplazarse lateralmente, siempre que fuera posible, o reducir su velocidad, dando cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 53, llegando a detenerse, si fuera preciso, para que los vehículos de transporte colectivo puedan efectuar la maniobra necesaria para proseguir su marcha a la salida de las paradas señalizadas como tales.

3. Lo dispuesto en el apartado anterior no modifica la obligación que tienen los conductores de vehículos de transporte colectivo de viajeros de adoptar las precauciones necesarias para evitar todo riesgo de accidente, después de haber anunciado por medio de sus indicadores de dirección su propósito de reanudar la marcha.

Se destacan en los artículos como ideas principales las siguientes:

- El conductor debe observar las condiciones de la circulación y cerciorarse previamente de que puede hacer la maniobra sin peligro. Se señala incluso que si fuera necesario debería seguir las indicaciones de otra persona
- Se debe ceder el paso al resto de vehículos. La no observancia de este punto tiene consideración de falta grave
- Se debe indicar la maniobra con el intermitente correspondiente, de acuerdo con el artículo 109:
 - *El desplazamiento lateral será advertido utilizando la luz indicadora de dirección correspondiente al lado hacia el que se va a realizar, o el brazo, en posición horizontal con la palma de la mano extendida hacia abajo, si el desplazamiento va a ser hacia el lado que la mano indica, o doblado hacia arriba, también con la palma de la mano extendida, si va a ser hacia el contrario.*
 - *En las maniobras que impliquen un desplazamiento lateral, es éste el que exclusivamente se avisa, por lo que la advertencia deberá concluir tan pronto como el vehículo haya adoptado su nueva trayectoria.*

- La velocidad de incorporación debe ser la adecuada. Hay una referencia especial en este sentido a la incorporación a la circulación desde un carril de aceleración
- El resto de conductores debe facilitar la maniobra. Se hace una referencia especial en este sentido a los transportes colectivos de viajeros, dado que dichos vehículos están obligados a incorporarse a la circulación en numerosas ocasiones desde las paradas señalizadas. Tanto es así que en el caso de estos vehículos se remarca que se debe incluso reducir la velocidad o desplazarse lateralmente para facilitar su maniobra

Por otro lado, según el artículo 80 que trata de la ejecución de la maniobra de marcha atrás, el recorrido marcha atrás *“como maniobra complementaria de (...) la incorporación a la circulación no podrá ser superior a 15 metros ni invadir un cruce de vías”*. En caso de utilizar la marcha atrás para la ejecución de la maniobra se deberá señalar de acuerdo con el artículo 109:

La marcha hacia atrás será advertida con la correspondiente luz de marcha atrás, si dispone de ella, o, en caso contrario, extendiendo el brazo horizontalmente con la palma de la mano hacia atrás

3.- Desplazamientos laterales o cambios de carril. Cambios de dirección. Cambio de sentido de la marcha. Marcha hacia atrás.

Normalmente se asocia el cambio de carril de circulación al adelantamiento, pero hay varias situaciones durante la conducción en que resulta necesario cambiar el carril por el que se va circulando, por ejemplo para tomar un carril de deceleración o para incorporarse desde uno de aceleración. De cualquier manera dicha maniobra es posible en muchas circunstancias más independientes de la maniobra de adelantamiento, ya que en la sección del RGC dedicada a la utilización de carriles se menciona que en las calzadas con más de un carril por sentido de la marcha y fuera de poblado se circulará normalmente por el situado más a la derecha, *“si bien podrá utilizar el resto de los de dicho sentido cuando las circunstancias del tráfico o la vía lo aconsejen, a condición de que no entorpezca la marcha de otro vehículo que le siga”*.

Respecto a la maniobra en sí, se trata como tal únicamente en el segundo párrafo del artículo 74, y de él se extrae que siempre que se realice se debe ceder el paso a los vehículos que ya estén circulando por el carril que se va a ocupar:

Toda maniobra de desplazamiento lateral que implique cambio de carril deberá llevarse a efecto respetando la prioridad del que circule por el carril que se pretende ocupar.

De acuerdo además con el párrafo siguiente, realizar el cambio de carril sin respetar la prioridad de los vehículos ocupantes de dicho carril tiene la consideración de infracción grave.

Por otro lado, de la regulación del adelantamiento y concretamente del artículo 83 referido a los adelantamientos en calzadas de varios carriles, se extrae que el cambio de carril no está permitido en situaciones de circulación en caravana, salvo si es necesario para realizar un giro o salir de la calzada.

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.

Por último, el cambio de carril debe ser indicado por medio de señalización luminosa o con el brazo, de acuerdo con lo indicado en el artículo 109.2 al suponer un desplazamiento lateral del vehículo.

Cambios de dirección

Los cambios de dirección se tratan en los artículos 74 a 78. Teniendo en cuenta lo que textualmente expresa el artículo 74.1 del RGC: *"El conductor de un vehículo que pretenda girar a la derecha o a la izquierda para utilizar vía distinta de aquella por la que circula..."*, y analizando lo que se hace en la práctica, se podrá definir el cambio de dirección como el abandono de la vía por la que se circula para entrar girando, ya sea por la derecha o bien por la izquierda, en una nueva vía que confluya o forme intersección.

Dicho artículo 74 expone las normas generales de realización, donde se indica básicamente que se deben observar las circunstancias de la circulación y advertir la maniobra de acuerdo con ellas, absteniéndose de realizarla en caso de que esta suponga peligro, especialmente en los cambios de dirección a la izquierda sin visibilidad.

El conductor de un vehículo que pretenda girar a la derecha o a la izquierda para utilizar vía distinta de aquella por la que circula, para tomar otra calzada de la misma vía o para salir de ella deberá advertirlo previamente y con suficiente antelación a los conductores de los vehículos que circulan detrás del suyo y cerciorarse de que la velocidad y la distancia de los vehículos que se acerquen en sentido contrario le permiten efectuar la maniobra sin peligro, absteniéndose de realizarla de no darse estas circunstancias. También deberá abstenerse de realizar la maniobra cuando se trate de un cambio de dirección a la izquierda y no exista visibilidad suficiente

El artículo 75 indica de forma más detallada la manera en que se debe realizar la maniobra:

Artículo 75. Ejecución de la maniobra de cambio de dirección.

1. Para efectuar la maniobra, el conductor:

- a. Advertirá su propósito en la forma prevista en el artículo 109.*
- b. Salvo que la vía esté acondicionada o señalizada para realizarla de otra manera, se ceñirá todo lo posible al borde derecho de la calzada, si el cambio de dirección es a la derecha, y al borde izquierdo, si es a la izquierda y la calzada es de un solo sentido. Si es a la izquierda, pero la calzada por la que circula es de doble sentido de la circulación, se ceñirá a la marca longitudinal de separación entre sentidos o, si ésta no existiera, al eje de la calzada, sin invadir la zona destinada al sentido contrario; cuando la calzada sea de doble sentido de circulación y tres carriles, separados por líneas longitudinales discontinuas, deberá colocarse en el carril central. En cualquier caso, la colocación del vehículo en el lugar adecuado se efectuará con la necesaria antelación y la maniobra en el menor espacio y tiempo posibles.*
- c. Si el cambio de dirección es a la izquierda, dejará a la izquierda el centro de la intersección, a no ser que ésta esté acondicionada o señalizada para dejarlo a su derecha.*

Indica por tanto explícitamente y refiriendo al artículo 109 que la maniobra se debe señalar. En este sentido, dicho artículo hace referencia como ya hemos comentado a los desplazamientos laterales que deben ser señalizados con la luz intermitente correspondiente al lado del desplazamiento o en su defecto con el brazo *“con la palma de la mano hacia abajo si el desplazamiento va a ser hacia el lado que la mano indica o doblado hacia arriba, también con la palma de la mano extendida, si va a ser hacia el contrario”*.

En cuanto al segundo párrafo, se detalla la forma en que la maniobra se debe realizar de manera que resulte lo más segura posible tanto para el conductor que la realiza como para el resto de usuarios de la vía, indicando básicamente que en los giros a la derecha el vehículo se debe ceñir lo más posible al borde derecho de la calzada, y en los giros a la izquierda (con doble sentido de circulación) lo más posible al carril utilizado. Destaca, para los giros a la izquierda, que en calzadas con tres carriles y doble sentido de circulación (en los cuales el carril central es utilizado para adelantamientos en ambos sentidos) se deberá utilizar el carril central.

Los artículos 76 y 77 cubren circunstancias especiales de cambios de dirección. Por un lado, y dado el detalle de las obligaciones reseñadas en el artículo anterior, señala en el primer párrafo que *“Por excepción, si, por las dimensiones del vehículo o por otras circunstancias que lo justificaran, no fuera posible realizar el cambio de dirección con estricta sujeción a lo dispuesto en el artículo anterior, el conductor deberá adoptar las precauciones necesarias para evitar todo peligro al llevarlo a cabo”*. Por otro lado, especifica las condiciones del giro a la izquierda para ciclos y ciclomotores, indicando que en este caso estos vehículos no se situarán en la parte izquierda del carril para realizar la maniobra sino que lo harán desde la parte derecha:

76.2. En vías interurbanas, los ciclos y ciclomotores de dos ruedas, si no existe un carril especialmente acondicionado para el giro a la izquierda, deberán situarse a la derecha, fuera de la calzada siempre que sea posible, e iniciarlo desde ese lugar.

El artículo 77 por su parte establece otra diferenciación, en este caso por tipo de giro, especificando las condiciones de un giro utilizando un carril de deceleración:

Para abandonar una autopista, autovía o cualquier otra vía, los conductores deberán circular con suficiente antelación por el carril más próximo a la salida y penetrar lo antes posible en el carril de deceleración, si existe.

Por último, señalar que de forma general las infracciones a las normas indicadas para cambios de dirección tienen la consideración de graves, como se expresa en los artículos 74.3, 75.2 y 76.3, así como en la LSV.

Cambio de sentido de la marcha

El cambio de sentido está recogido en los artículos 78 y 79 del RGC:

Artículo 78. Ejecución de la maniobra.

1. El conductor de un vehículo que pretenda invertir el sentido de su marcha deberá elegir un lugar adecuado para efectuar la maniobra, de forma que se intercepte la vía el menor tiempo posible, advertir su propósito con las señales preceptivas con la antelación suficiente y cerciorarse de que no va a poner en peligro u obstaculizar a otros usuarios de la vía. En caso contrario, deberá abstenerse de realizar dicha maniobra y esperar el momento oportuno para efectuarla. Cuando su permanencia en la calzada, mientras espera para efectuar la maniobra de cambio de sentido, impida continuar la marcha de los vehículos que circulan detrás del suyo, deberá salir de ella por su lado derecho, si fuera posible, hasta que las condiciones de la circulación le permitan efectuarlo.

2. Las señales con las que el conductor del vehículo debe advertir su propósito de invertir el sentido de su marcha son las previstas en el artículo 109.

Artículo 79. Prohibiciones.

1. Se prohíbe efectuar el cambio de sentido en toda situación que impida comprobar las circunstancias a que alude el artículo anterior, en los pasos a nivel, en los túneles, pasos inferiores y tramos de vía afectados por la señal Túnel (S-5), así como en las autopistas y autovías, salvo en los lugares habilitados al efecto y, en general, en todos los tramos de la vía en que esté prohibido el adelantamiento, salvo que el cambio de sentido esté expresamente autorizado.

Se desprende del contenido de dichos artículos que lo se trata en el reglamento como maniobra de cambio de sentido se refiere al cambio de sentido a nivel en una vía que lo permita, es decir, una vía de doble sentido de circulación, dejando de lado los cambios de sentido realizados en autopistas y autovías en tramos de vías dedicados a su ejecución.

El primer párrafo se refiere de manera general al modo de efectuar la maniobra. Como viene siendo general, el conductor está obligado a observar las condiciones del tráfico y a elegir un lugar y momento adecuado para realizar el cambio de sentido. Se señala también explícitamente en el párrafo que, como en el resto de las maniobras, el conductor debe advertir de su propósito con las señales preceptivas. Y de nuevo, y de acuerdo con los artículos 2 y 3 sobre normas generales de uso de la vía y conducción, se señala también aquí explícitamente que el conductor debe cerciorarse de no poner en peligro u obstaculizar a otros usuarios de la vía, absteniéndose de realizar la maniobra hasta que no se den estas condiciones. Por último, si la espera para la realización del cambio de sentido puede impedir la marcha de los vehículos posteriores, se puede y se debe salir de la calzada por el lado derecho.

En el segundo párrafo se hace una referencia directa al artículo 109 de señalización de maniobras para advertir el propósito de realizar la inversión del sentido de la marcha. De acuerdo con dicho artículo, el giro necesario para la maniobra se advertirá en este caso de la misma manera que un desplazamiento a la izquierda, es decir, con el intermitente izquierdo o con el brazo en señal equivalente. Se deberá señalar también el previsible frenado de la marcha mediante las luces de freno, y en caso de salirse de la calzada para esperar a realizar la maniobra, se deberá señalar también el desplazamiento lateral a la derecha que conlleva.

Marcha hacia atrás

La circulación marcha atrás se trata en los artículos 80 y 81 del Reglamento General de Circulación:

Artículo 80. Normas generales.

1. Se prohíbe circular hacia atrás, salvo en los casos en que no sea posible marchar hacia adelante ni cambiar de dirección o sentido de marcha, y en las maniobras complementarias de otra que la exija, y siempre con el recorrido mínimo indispensable para efectuarla (artículo 31.1 del texto articulado).

2. El recorrido hacia atrás, como maniobra complementaria de la parada, el estacionamiento o la incorporación a la circulación, no podrá ser superior a 15 metros ni invadir un cruce de vías.

3. Se prohíbe la maniobra de marcha atrás en autovías y autopistas (artículo 31.3 del texto articulado).

Artículo 81. Ejecución de la maniobra.

1. La maniobra de marcha hacia atrás deberá efectuarse lentamente, después de haberlo advertido con las señales preceptivas y de haberse cerciorado, incluso apeándose o siguiendo las indicaciones de otra persona, si fuera necesario, de que, por las circunstancias de visibilidad, espacio y tiempo necesarios para efectuarla, no va a constituir peligro para los demás usuarios de la vía.

2. El conductor de un vehículo que pretenda dar marcha hacia atrás deberá advertir su propósito en la forma prevista en el artículo 109.

3. Igualmente, deberá efectuar la maniobra con la máxima precaución y detendrá el vehículo con toda rapidez si oyera avisos indicadores o se apercibiera de la proximidad de otro vehículo o de una persona o animal, o tan pronto lo exija la seguridad, desistiendo de la maniobra si fuera preciso.

Se entiende de esta manera el recorrido marcha atrás como un recurso a utilizar cuando, por las circunstancias de la circulación que fueren, no hubiera otra posibilidad. El propio RGC recoge una circunstancia de este tipo cuando, al hablar de la preferencia en tramos de obras, estrechamientos y túneles, señala en el artículo 62: “*el orden de preferencia entre los distintos tipos de vehículos cuando uno de ellos tenga que dar marcha atrás...*”. No quedaría, en estos tramos estrechos, otra opción más que uno de los vehículos retrocediese marcha atrás para permitir el paso del otro. Otra circunstancia similar se podría dar en calles de una sola entrada o salida utilizadas en muchas ocasiones para estacionar. En estos casos, y si no se dispone de un tramo habilitado para el cambio de sentido, podría darse el caso de que la única manera de abandonar la calle fuera circulando marcha atrás.

También puede formar parte de otras maniobras, siempre con el recorrido mínimo posible para efectuarlas. En el caso de las maniobras de parada, estacionamiento o incorporación a la circulación se fija el máximo del recorrido marcha atrás en 15 metros, no pudiendo tampoco invadir un cruce de vías.

El recorrido marcha atrás está prohibido en cualquier otra circunstancia y expresamente en autopistas y autovías, considerándose en caso contrario la infracción como grave. Por lo que se refiere a este último caso, autopistas y

autovías, se recoge expresamente la posibilidad de circular marcha atrás en ellas para los vehículos prioritarios en servicio de urgencia: *“Los conductores de dichos vehículos podrán igualmente, con carácter excepcional, cuando circulen por autopista o autovía en servicio urgente y no comprometan la seguridad de ningún usuario, dar media vuelta o marcha atrás...”*

Respecto a la ejecución de la maniobra, como es habitual el reglamento obliga a observar las circunstancias de la circulación y a cerciorarse *“incluso siguiendo las indicaciones de otra persona”*, que no se va a provocar peligro para el resto de usuarios. Se obliga también a advertir la maniobra de acuerdo con el artículo 109, en este caso el párrafo 2.b:

La marcha hacia atrás será advertida con la correspondiente luz de marcha atrás, si dispone de ella, o, en caso contrario, extendiendo el brazo horizontalmente con la palma de la mano hacia atrás.

Por último, la maniobra debe efectuarse *“lentamente”* y *“con la máxima precaución”*.

4.- Distancia entre vehículos: lateral y frontal

Es evidente que una distancia demasiado reducida frente a otros vehículos, frente a los márgenes de la vía o frente a obstáculos aumenta el riesgo y las posibilidades de sufrir un accidente durante el ejercicio de la conducción. En este sentido, el RGC establece diferentes distancias mínimas, tanto laterales como frontales, para diferentes circunstancias.

Distancia lateral

Como norma general y al hablar del sentido de la circulación, el artículo 29 del RGC establece que se debe circular lo más cerca posible del borde de la calzada *“manteniendo la separación lateral suficiente para realizar el cruce con seguridad”*:

Establece por lo tanto la distancia lateral mínima en el cruce con otro vehículo que circula en sentido contrario, indicando que dicha separación debe ser suficiente y

que para ello se debe circular lo más cerca posible del borde de la calzada. También limita indirectamente esa posible distancia la indicación del párrafo siguiente de que se debe dejar la mitad izquierda de la calzada completamente libre.

Por lo que se refiere a la distancia lateral mínima al realizar un adelantamiento, se establece de manera general que será *“suficiente”* y *“proporcional a la velocidad y a las características y anchura de la calzada”*. En el caso particular de vehículos de dos ruedas, peatones, animales o vehículos de tracción animal, dicha limitación mínima se concreta en 1,50 metros. Esta distancia de metro y medio será también la que deben dejar al efectuar sus adelantamientos los vehículos de dos ruedas.

En el RGC no se menciona nada acerca de la distancia lateral adecuada que se debe mantener con vehículos detenidos, estacionados o parados. De cualquier manera, es evidente que una distancia demasiado pequeña puede suponer un riesgo provocado por, por ejemplo, la apertura de una puerta. En este sentido se deberá atender a las normas generales de comportamiento en la circulación expresadas en el título primero del reglamento, que establecen que el comportamiento del conductor debe ser el necesario para evitar y no causar ningún peligro.

Distancia frontal

Como comentábamos anteriormente una distancia insuficiente con el vehículo precedente aumenta el riesgo y las posibilidades de sufrir un accidente, por lo que ya desde el antiguo Código de la Circulación de 1934 se advirtió de la necesidad de regular la distancia mínima con el vehículo precedente durante el ejercicio de la conducción.

La normativa actual evita imponer una distancia concreta en el caso general y solamente especifica algunas distancias mínimas en casos muy particulares. El artículo 54 del RGC está específicamente dedicado a este caso general de la distancia frontal entre vehículos. La norma general de distancia a guardar con el vehículo precedente se establece en el primer párrafo y como decimos hace referencia a la velocidad y a las condiciones *“de adherencia y frenado”* pero evita establecer distancias concretas en función de ello:

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.

A continuación hace una salvedad para las bicicletas que circulan en grupo, que son considerados a estos efectos como un vehículo más, y por lo que se refiere a cada una de las bicicletas individuales simplemente deberán extremar la precaución a fin de evitar alcances entre sí.

En los párrafos 2 y 3 de dicho artículo 54 se establece dicha distancia con el vehículo que le antecede en los casos en que el adelantamiento sea posible, debiendo en este caso dejar el espacio suficiente para poder ser, a su vez, adelantado con seguridad. Como vemos, en este caso particular sí se establece una distancia mínima para camiones y vehículos largos de 50 metros:

Además, en el artículo 95 y por lo que se refiere a circulación por túneles o pasos inferiores se establece una limitación adicional a la general y en este caso se concreta también, tanto para camiones como para el caso general, bien una distancia mínima o bien un tiempo mínimo de paso entre vehículos:

Por otro lado, existe también una limitación específica en el caso de los vehículos en régimen de transporte especial y que están especificados en el Anexo III del RGC, que de manera general será de un mínimo de 50 metros:

En el caso de un vehículo de transporte especial necesitase de acompañamiento de vehículo piloto, la distancia de éste con el vehículo al que acompaña se establece también en dicho Anexo III en 50 metros, ya se deba situar delante o detrás del vehículo principal.

5.- Advertencias de los conductores.

Teniendo en cuenta que al hablar de las maniobras, en la parte anterior del tema, se ha tratado parte de este epígrafe, nos centraremos ahora básicamente en las

advertencias ópticas de frenado, servicios de urgencia, vehículos agrícolas, vehículos de obras, de servicios y especiales.

- FRENADO:

La intención de inmovilizar el vehículo o de frenar su marcha de modo considerable, aun cuando tales hechos vengan impuestos por las circunstancias del tráfico, deberá advertirse, siempre que sea posible, mediante el empleo reiterado de las luces de frenado o bien moviendo el brazo alternativamente de arriba abajo con movimientos cortos y rápidos.

- SERVICIOS DE URGENCIA:

El artículo 112 del Reglamento General de Circulación establece que los conductores de vehículos de los servicios de policía, extinción de incendios, protección civil y salvamento, y asistencia sanitaria, pública o privada, cuando circulen en servicio urgente, advertirán su presencia.

Todos los vehículos prioritarios en servicio de emergencia llevarán luces azules.: La señal luminosa de los vehículos de extinción de incendios, asistencia sanitaria y protección civil-salvamento será de color azul, tal y como se recoge en la Orden Ministerial PCI/810/2018, publicada en el BOE del 31 de julio de 2018, por la que se modifican varios anexos del Reglamento General de Vehículos -RD 2822/1998- entre los que se encuentra el anexo XI, en lo referente a la señal V-1 Vehículo Prioritario.

Hasta la publicación de esta reforma, el dispositivo luminoso de color azul estaba restringido al uso exclusivo de vehículos de policía y el de color amarillo auto para el resto de vehículos prioritarios: de extinción de incendios, protección civil-salvamento y de asistencia sanitaria

- VEHÍCULOS AGRÍCOLAS, DE OBRAS, DE SERVICIOS Y ESPECIALES:

Tenemos que acudir al Reglamento General recirculación, a sus artículos 71,113 y 173.

Los vehículos especiales sólo pueden utilizar las vías objeto de la legislación de tráfico para desplazarse, no pudiendo realizar las tareas para las que estén destinados en función de sus características técnicas, con excepción de los que realicen trabajo de construcción, reparación o conservación de las vías exclusivamente en las zonas donde se lleven a cabo dichos trabajos y de los específicamente destinados a remolcar vehículos accidentados, averiados o mal estacionados. Tampoco podrán circular los vehículos especiales transportando carga alguna, salvo los específicamente destinados a prestar servicios de transporte especial, para lo cual deberán proveerse de la oportuna autorización.

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

Durante los trabajos, los conductores de vehículos destinados a obras o servicios utilizarán la señal luminosa V-2.

Durante la circulación, los conductores de vehículos especiales o en régimen de transporte especial deberán utilizar la referida señal luminosa tanto de día como de noche, siempre que circulen por vías de uso público a una velocidad que no supere los 40 km/h. En caso de avería de esta señal, deberá utilizarse la luz de cruce junto con las luces indicadoras de dirección con señal de emergencia.

6.- Inmovilizaciones: detención, parada y estacionamiento, su regulación.

Detención

DEFINICIÓN

El texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LSV) la define en su Anexo I como inmovilización de un vehículo por emergencia, por necesidades de la circulación o para cumplir algún precepto reglamentario

Tiene de común con la *parada* y el *estacionamiento* en que es también una interrupción del movimiento del vehículo, diferenciándose de ambos en que tal interrupción no es voluntaria o querida, sino por las causas por las que se la define y no constituir, jurídicamente considerada, maniobra.

CAUSAS QUE LA MOTIVAN:

- RAZONES DE EMERGENCIA

Se establece, con carácter general, que el conductor conduzca su vehículo siempre a una velocidad adecuada a fin de que *siempre pueda detenerlo dentro de los límites de su campo de visión y ante cualquier obstáculo que pueda presentarse* (art 45, 46 del Reglamento General de Circulación) y que cuando *circule detrás de otro, debe 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* (54. 1, RGC).

En estas detenciones por emergencia, al suponer interceptar, en la mayoría de los casos --con mayor o menor grado de incidencia-- la vía, se debe procurar que dure el menor tiempo posible para no poner en peligro u obstaculizar a los demás usuarios, ni constituir un riesgo; de ahí que, en algunos tramos de vía de gran pendiente (63, RGC), se establezcan, debida y previamente señalizadas, las denominadas *zona de frenado de emergencia* (159. S-16 y 171. e, RGC), que es la situada próxima a la vía, como escape o salida de la calzada, especialmente acondicionada, con la finalidad de que en el supuesto que a un vehículo no le funcionen sus dispositivos de frenado, pueda quedar inmovilizado y detenido en su marcha. Igualmente, se regula (63. 1, RGC) para tramos en los que se puede presentar estrechez y en los que el paso simultáneo de dos vehículos que circulan en sentido contrario, es imposible o muy difícil, se haga uso, si existe, del "apartadero", que es el ensanchamiento artificial construido al efecto con el fin de facilitar la detención, sin interrumpir la circulación.

El conductor de un vehículo que pretende inmovilizarlo, o frenar su marcha de modo considerable (por cualquier emergencia o fuerza mayor y, más aún, cuando realiza las maniobras de parada y estacionamiento), debe anunciar tal propósito, siempre que sea posible, con la suficiente antelación, mediante el empleo reiterado de las luces de frenado o bien moviendo el brazo alternativamente de arriba abajo con

movimiento cortos y rápidos (108 y 109. 2. c, RGC), no debiendo abrir las puertas o apearse del mismo hasta quedar completamente inmovilizado y haberse cerciorado previamente que ello no implica peligro o entorpecimiento para otros usuarios (114. 1, RGC).

También se preceptúa que cuando, por motivos de emergencia, se encuentra el vehículo detenido en el interior de un túnel, paso inferior o en un lugar cerrado, por tiempo superior a dos minutos, se debe interrumpir el funcionamiento del motor hasta que se pueda proseguir la marcha (97. 3 y 115. 1 y 2, RGC).

En los casos de avería del vehículo, caída de la carga transportada que impiden su inmediata retirada de la calzada, arcén o mediana de la vía cumpliendo así las normas de estacionamiento, siempre que sea factible e, igualmente, cuando suceda en un paso a nivel y en puente móvil en base a lo establecido, quienes han creado sobre la vía algún obstáculo o peligro deben hacerlo desaparecer lo antes posible, adoptando, entre tanto, las medidas necesarias para que pueda ser advertido por los demás usuarios y para que no se dificulte la circulación. Pues bien, en estos supuestos, entre la puesta y la salida del sol, o cuando las condiciones climatológicas o ambientales disminuyen sensiblemente la visibilidad (105. 1 y 106. 1, RGC), tales inmovilizaciones han de señalizarse convenientemente y el vehículo debe tener encendidas las luces de posición y, en su caso, las de gálibo, y si todo esto ocurre en autopista, autovía o en un lugar en el que se disminuye sensiblemente la visibilidad, se debe, además, utilizar las luces indicadoras de dirección con señal de emergencia, si se dispone de ella (109. 2. c, párrafo segundo, RGC), y el conductor debe emplear, cualquiera que sea el tipo de vía interurbana, un chaleco reflectante de alta visibilidad certificado (118. 3, RGC) y colocar los dispositivos de preseñalización de peligro reglamentarios (173. V-16, RGC, 19 del Reglamento General de Vehículos, en adelante RGV, y sus Anexos XI, V-16 y XII, 2. 1) para advertir dicha circunstancia, salvo, para este segundo supuesto, que las condiciones de la vía o circulación no lo permitan hacerlo; tales dispositivos o elementos de preseñalización se colocan, uno por delante y otro por detrás del vehículo o la carga, como mínimo a 50 m de distancia, y en forma tal, que sean visibles desde 100 m, al menos, por los conductores que se aproximan. En calzadas de sentido único, o de más de tres carriles, es suficiente la colocación de un sólo dispositivo, situado, como mínimo, a 50 m antes, en la forma anteriormente indicada (130. 3, RGC).

- NECESIDADES DE LA CIRCULACIÓN O CUMPLIMIENTO DE ALGÚN PRECEPTO REGLAMENTARIO

En este segundo aspecto de la detención se recoge, sucintamente, una serie de preceptos incluidos en la LSV y RGC, que regulan y disciplinan los diversos comportamientos que ha de adoptar el conductor ante las variadas y diversas situaciones que se le pueden presentar en la circulación y que también le obligan a detener el vehículo.

Así, y siguiendo el desarrollo ordinal de los artículos, se establece que el conductor de un vehículo debe evitar quedar detenido al penetrar en una intersección o en un paso para peatones o para ciclistas si, previsiblemente, puede impedir u obstruir la circulación transversal (59. 1 y 171. d, RGC); incluso cuando la intersección está regulada por semáforo, debe, si constituye obstáculo para la circulación, salir de ella sin esperar a que se permita la circulación en la dirección que se propone tomar, siempre que al hacerlo no entorpezca la marcha de los demás usuarios que avanzan en el sentido permitido (59. 2, RGC); en todo caso los conductores que se aproximan a una intersección regulada por agente, deben detener su vehículo cuando así lo ordene (56. 2, 143. 2. a, b, c y 3, RGC).

Como norma general, los conductores tienen prioridad de paso para sus vehículos en la calzada y en el arcén, respecto de los peatones y animales, salvo en los casos enumerados reglamentariamente (65 y 66, RGC), en los que deben dejarlos pasar, llegando a detenerse si es preciso (64, RGC).

Ante la presencia de vehículos de servicios de urgencia, públicos o privados, que circulan en servicio de tal carácter, los demás vehículos y otros usuarios de la vía deben facilitar el paso de aquellos, apartándose normalmente a su derecha o deteniéndose si es preciso (67 y 69, RGC).

El conductor que pretende incorporarse a la circulación de una vía de uso público procedente de un camino exclusivamente privado debe asegurarse que puede hacerlo sin peligro y efectuarlo a una velocidad que le permita detener su vehículo en el acto, cediendo el paso a los vehículos que circulan por aquella, cualquiera que sea el sentido en que lo hacen (72. 2 en relación con el 57. 1. a, RGC). Cuando la incorporación es utilizando carril de aceleración, el conductor debe cerciorarse, al principio y comienzo de dicho carril, que puede hacerlo sin peligro para los demás

usuarios que transitan por dicha calzada teniendo en cuenta la posición, trayectoria y velocidad de éstos, e incluso deteniéndose, en caso necesario (72. 4, RGC).

Como norma general se establece (73. 1, RGC) que los conductores de vehículos deben, también, facilitar la incorporación a la circulación a los vehículos de transporte colectivo de viajeros que lo hacen desde una parada señalizada; pues bien, en los poblados, y como quiera que las vías suelen estar más saturadas, para facilitar, aún más, tal incorporación, se impone la obligación de desplazarse lateralmente, si es posible, o reducir la velocidad, incluso llegando a detenerse, a fin de que los vehículos destinados al transporte colectivo puedan proseguir su marcha a la salida de las paradas, señalizadas como tales (73. 2, RGC).

Aunque como norma general se prohíbe circular hacia atrás (80, RGC) salvo en los supuestos admitidos reglamentariamente, cuando se está efectuando, se debe detener el vehículo con toda rapidez al oír avisos indicadores o al apercebirse de la proximidad de otro vehículo, persona o animal, o así lo exige la seguridad vial, desistiendo de la maniobra si es preciso (81. 3, RGC).

También se establece que: *Los usuarios que al llegar a un paso a nivel o a un puente móvil lo encuentren cerrado o con la barrera o semibarrera en movimiento deberán detenerse uno detrás de otro en el carril correspondiente hasta que tengan paso libre* (95. 2, RGC), preceptuándose que: *El cruce de la vía férrea deberá realizarse sin demora y después de haberse cerciorado de que, por las circunstancias de la circulación o por otras causas, no existe riesgo de quedar inmovilizado dentro del paso* (95. 3, RGC).

Si por necesidades de la circulación el vehículo queda inmovilizado en el interior de un túnel o paso inferior, el conductor y los pasajeros no deben abandonar aquél, debiéndose conectar la señal de emergencia (luces indicadoras de dirección con señal de emergencia, según terminología del RGV) temporalmente para advertir a otros conductores que circulen detrás, mantener encendidas las luces de posición, apagar el motor y detenerse lo más lejos posible del vehículo que le precede (97, último párrafo, RGC).

La norma (102. 3, RGC) determina que el conductor que sufre deslumbramiento debe reducir la velocidad lo necesario, incluso hasta la detención total y, si por inutilización o avería irreparable en ruta del alumbrado correspondiente, se ha de circular con alumbrado de intensidad inferior, se debe reducir la velocidad hasta la que permita la detención del vehículo dentro de la zona iluminada (107, RGC).

Cuando el vehículo de policía, que manifiesta su presencia mediante la utilización simultánea de la señal V-1 (173. 2. V-1, RGC, 18 y Anexo XI, V-1, RGV) y del aparato emisor de señal acústica especial (sirena), se sitúa detrás de cualquier otro vehículo y activa, además, un dispositivo de emisión de luz roja o amarilla hacia delante de forma intermitente o destellante, el conductor de éste debe detenerlo con las debidas precauciones en el lado derecho, delante del vehículo policial, en un lugar donde no genere mayores riesgos o molestias para el resto de los demás usuarios, permaneciendo en su interior y ajustando su comportamiento a las instrucciones que le imparta el agente a través de la megafonía o por cualquier otro medio que puede ser percibido claramente por aquél (143. 3. e, RGC).

No respetar la luz roja de un semáforo o la señal de stop son infracciones tipificadas como graves lo que supone sanción de multa y llevan aparejada, además, pérdida de 4 puntos una vez sea firme la sanción en vía administrativa.

Respecto a la señalización vial merece destacarse la señal vertical de restricción de paso R-200 denominada *prohibición de pasar sin detenerse*, que significa e indica el lugar donde es obligatoria la detención por la proximidad, según la inscripción que contenga, de un puesto de aduana, de policía, de peaje, u otro, y que, tras ellos, pueden estar instalados medios mecánicos de detención (153, RGC).

Parada

DEFINICIÓN

La LSV la define en su Anexo I como la *inmovilización de un vehículo durante un tiempo inferior a dos minutos, sin que el conductor pueda abandonarlo*.

Así, desde el punto de vista jurídico, podemos decir que:

- constituye una maniobra (de las calificadas como básicas en la conducción).
- consiste en una interrupción momentánea y voluntaria del movimiento del vehículo.

- su duración ha de ser inferior a dos minutos.
- el conductor no puede dejar su puesto en ningún momento.

Tiene de común con la *detención* y el *estacionamiento* en ser, también, una inmovilización del vehículo y con éste último en poder ser considerada como maniobra, diferenciándose de aquella en ser ésta voluntaria o querida la interrupción del movimiento del vehículo, y del estacionamiento por su temporalidad y por la imposibilidad jurídica, por definición, de abandono del vehículo por parte del conductor.

COMO MANIOBRA

Como tal, supone:

-inmovilización del vehículo, es decir, interrupción del movimiento del vehículo.

-momentánea, es decir, inferior a dos minutos.

Al considerarla en este aspecto debe realizarse y efectuarse de tal manera que el vehículo:

- no obstaculice la circulación.
- quede situado en lugar idóneo.

Es una maniobra básica en la conducción, por lo que el conductor que va a efectuarla debe adoptar precauciones ante la presencia de los demás usuarios de la vía (peatones, vehículos y animales) que transitan y continúan su progresión normal, con objeto de no obstaculizarles ni crearles situaciones de riesgo por su realización.

Expuesto lo que antecede puede ser estudiada esta maniobra desde sus aspectos activo y pasivo.

ASPECTO ACTIVO:

No se debe ejecutar en lugares peligrosos, en los que constituyen un riesgo u obstaculizan gravemente la circulación, considerándose, como tales, los siguientes supuestos (91. 2, RGC):

- a) Cuando la distancia entre el vehículo y el borde opuesto de la calzada o una marca longitudinal sobre la misma que indique prohibición de atravesarla sea inferior a tres metros o, en cualquier caso, cuando no permita el paso de otros vehículos.*
- b) Cuando se impida incorporarse a la circulación a otro vehículo debidamente parado o estacionado.*
- c) Cuando se obstaculice la utilización normal del paso de salida o acceso a un inmueble de personas o animales, o de vehículos en un vado señalado correctamente.*
- d) Cuando se obstaculice la utilización normal de los pasos rebajados para disminuidos físicos.*
- e) Cuando se efectúe en las medianas, separadores, isletas u otros elementos de canalización del tráfico.*
- f) Cuando se impida el giro autorizado por la señal correspondiente.*
- m) Las paradas o estacionamientos que, sin estar incluidos en los párrafos anteriores, constituyan un peligro u obstaculicen gravemente el tráfico de peatones, vehículos o animales.*

Los supuestos de paradas en lugares peligrosos o que obstaculicen gravemente la circulación, constituyendo un riesgo u obstáculo para la circulación, especialmente de peatones (91. 3, RGC), en los términos determinados reglamentariamente (91. 2, RGC), tienen la consideración y están tipificados como infracciones graves (91. 3, RGC).

Por razones de seguridad vial y fluidez se impone lo que se denomina disciplina de carril; pues bien, se establece (33, RGC) que: *Acuando se circule por calzadas de poblados, con al menos dos carriles reservados para el mismo sentido, delimitados por marcas longitudinales... el conductor puede utilizar el que mejor convenga a su destino, y no deberá abandonarlo mas que para prepararse a ... parar o estacionar).*

El conductor que pretende ejecutar esta maniobra debe anunciar tal propósito con la suficiente antelación, utilizando para ello, las correspondientes advertencias ópticas (108 y 109, RGC).

Para efectuarla se permite, por excepción a la norma general, ejecutar la de marcha hacia atrás, cuando ésta es complementaria de aquella (80.1 y 2, RGC) estando el conductor, por realizar, precisamente la marcha hacia atrás, -no la parada-, exento de utilizar correctamente abrochado el cinturón de seguridad u otro sistema de retención homologado (119. 1. a, RGC).

De idéntica manera que se prohíbe circular un vehículo con las puertas abiertas, no se permite, tampoco, abrirlas antes de su completa inmovilización, o apearse del mismo sin haberse cerciorado, previamente, de que ello no implica peligro o entorpecimiento para otros usuarios (114. 1, RGC), por lo que se debe entrar y salir del vehículo por el lado más próximo al borde de la vía y sólo cuando aquél se encuentra parado (114. 2, RGC).

El conductor de un vehículo que, parado o estacionado, pretende incorporarse a la circulación, debe seguir las normas establecidas al respecto (72, RGC).

Por lo que se refiere al transporte colectivo de personas, el conductor debe efectuar las paradas y arrancadas sin sacudidas ni movimientos bruscos lo más cerca posible del borde derecho de la calzada (11. 1, RGC) para que suban o desciendan los viajeros lo más cómodamente posible, prohibiéndose abrir las puertas así como cerrarlas en las paradas, entorpeciendo la entrada de viajeros (114. 3 RGC). En transporte escolar y de menores (RD 443/2001, de 27 de abril, BOE n.º 105, de 2 de mayo) mientras los viajeros entran o salen en los puntos de parada, deben estar en funcionamiento, tanto de día como de noche, el dispositivo luminoso con señal de emergencia (4. 2. 6.0), determinándose los itinerarios y la ubicación de las paradas (art. 10).

ASPECTO PASIVO:

Los usuarios de la vía, como regla general, deben comportarse correctamente en la misma, no impidiendo ni entorpeciendo, entre otras cosas, la parada y estacionamiento de vehículos (4. 2, RGC), por lo que deben facilitar, en la medida de lo posible, la incorporación a la circulación del vehículo de transporte colectivo de viajeros que pretende hacerlo desde una parada señalizada (73. 1 y 2, RGC), como ya se ha indicado anteriormente.

Además, deben los usuarios circular a velocidad moderada y, si es preciso, detener el vehículo, cuando las circunstancias así lo exigen, como por ejemplo, *al aproximarse a un autobús en situación de parada, principalmente si se trata de autobús de transporte escolar* (46. 1. e, RGC).

Los conductores de vehículos deben ceder el paso *a los peatones que van a subir o bajar de un vehículo de transporte colectivo de viajeros, en una parada señalizada como tal, cuando se encuentren entre dicho vehículo y la zona peatonal o refugio más próximo* (65. 3. a, RGC).

Los conductores de vehículos, como excepción y si existe espacio suficiente, pueden adelantar por la derecha, adoptando las máximas precauciones, al vehículo cuyo conductor está indicando, claramente, su propósito de parar al lado izquierdo (82. 2, RGC).

COMO LUGAR, EN EL CUAL DEBE O NO EFECTUARSE

Desde el punto de vista estático, con tal término se designa, también, donde regularmente los vehículos de servicio público toman o dejan pasajeros.

LUGARES EN QUE DEBE EFECTUARSE

-En vías interurbanas:

Siempre fuera de la calzada, en el lado derecho de ésta y dejando libre la parte transitable del arcén (90. 1, RGC).

Cuando por razones de emergencia no es posible observar lo anteriormente indicado, se ha de estar a lo preceptuado al respecto y que venimos exponiendo.

-En vías urbanas:

Cuando tiene que realizarse en la calzada o en el arcén, se debe situar el vehículo lo más cerca posible del borde derecho, salvo en las vías de sentido único, en las que se puede también efectuar en el lado izquierdo (90. 2, RGC).

Debe, asimismo, observarse lo que se regule por ordenanza municipal que, en ningún caso, puede oponerse, alterar, desvirtuar o inducir a confusión con los preceptos contenidos en el RGC (93, RGC).

Respecto a la colocación del vehículo, se determina (92, RGC):

- 1. La parada y el estacionamiento se realizarán situando el 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.*
- 2. Todo conductor que pare o estacione su vehículo deberá hacerlo de forma que permita la mejor utilización del restante espacio disponible.*

LUGARES EN LOS QUE ESTÁ PROHIBIDO PARAR (94, RGC)

- a) En las curvas y cambios de rasante de visibilidad reducida, en sus proximidades y en los túneles, pasos inferiores y tramos de vías afectados por la señal A Túnel (S-5).*
- b) En pasos a nivel, pasos para ciclistas y pasos para peatones.*
- c) En los carriles o parte de las vías reservados exclusivamente para la circulación o para el servicio de determinados usuarios.*
- d) En las intersecciones y en sus proximidades si se dificulta el giro a otros vehículos, o en vías interurbanas, si se genera peligro por falta de visibilidad.*
- e) Sobre los raíles de tranvías o tan cerca de ellos que pueda entorpecerse su circulación.*
- f) En los lugares donde se impida la visibilidad de la señalización a los usuarios a quienes les afecte u obligue a hacer maniobras.*
- g) En autopistas o autovías, salvo en las zonas habilitadas para ello.*

h) En los carriles destinados al uso exclusivo del transporte público urbano, o en los reservados para las bicicletas.

i) En las zonas destinadas para estacionamiento y parada de uso exclusivo para el transporte público urbano.

j) En zonas señalizadas para uso exclusivo de minusválidos y pasos para peatones”.

Por lo que respecta a las paradas de los vehículos que transportan mercancías peligrosas, nos remitimos a la normativa citada en el epígrafe *Detención*.

Expuesto en el apartado anterior cómo debe efectuarse la maniobra, existen determinados lugares de la vía donde realizan paradas los vehículos destinados al transporte colectivo de viajeros. Han de estar debidamente señalizados y delimitados, como así lo determinan la LSV y el RGC en varios de sus artículos. Estos lugares son los denominados *Aparada fija*, o lugar donde siempre el conductor debe interrumpir la marcha, y *Aparada discrecional*, o lugar donde puede interrumpir la marcha, a petición y demanda de los usuarios, bien para apearse o bien para subir (159. S-19 y S-20, RGC). Se conoce como “parada provisional” a aquella que se establece temporalmente en otro emplazamiento y como “parada dinámica” a la dotada de panel o pantalla alfanumérica en la que, electrónica y secuencialmente, se exhibe y muestra las líneas de los vehículos destinados al transporte colectivo urbano de viajeros que por la misma pasan, su frecuencia y tiempo estimado de llegada.

Estacionamiento

DEFINICIÓN

La LSV en su número 68 de su Anexo I, lo define por vía negativa, o de exclusión, al decir que es la *inmovilización de un vehículo que no se encuentra en situación de detención o de parada*.

Así, desde el punto de vista jurídico, podemos decir que:

- constituye una maniobra (de las calificadas como básicas en la conducción).
- consiste en una interrupción voluntaria del movimiento del vehículo.
- con una duración superior a la de parada, sin que ello suponga abandono indefinido del vehículo.
- no implica, pues, situación de detención ni posición de parada.

Tiene de común con la *detención* y la *parada* suponer, también, una inmovilización del vehículo y con ésta última en poder ser considerada como maniobra, diferenciándose de aquella en ser voluntaria o querida y de ésta en su temporalidad.

Puede ser estudiado como:

COMO MANIOBRA

Podemos decir que, como tal, supone:

- inmovilización voluntaria del vehículo; es decir interrupción del movimiento del vehículo.
- estar sometido a temporalidad, pues no se permite que sea indefinido.
- su finalidad es, obviamente, distinta a la de la Detención y Parada.

Damos por reproducido y nos remitimos a lo expuesto en este aspecto, en el epígrafe de *Parada* en cuanto le sea aquí aplicable.

Cuando se trata de un vehículo de motor o ciclomotor y el conductor tiene que abandonar su puesto, debe observar, además, en cuanto le sean de aplicación, las siguientes reglas (92. 3, RGC):

- a) Parar el motor y desconectar el sistema de arranque y, si se alejara del vehículo, adoptar las precauciones necesarias para impedir su uso sin autorización.*
- b) Dejar accionado el freno de estacionamiento.*
- c) En un vehículo provisto de caja de cambios, dejar colocada la primera velocidad, en pendiente ascendente y la marcha hacia atrás, en descendente, o, en su caso, la posición de estacionamiento.*
- d) Cuando se trate de un vehículo de más de 3.500 kilogramos de masa máxima autorizada, de un autobús o de un conjunto de vehículos y la parada o el estacionamiento se realice en un lugar con una sensible pendiente, su conductor deberá, además, dejarlo debidamente calzado, bien sea por medio de la colocación de calzos, sin que se puedan emplear a tales fines elementos como piedras u otros no destinados de modo expreso a dicha función, o bien por apoyo de una de las ruedas directrices en el bordillo de la acera, inclinando aquéllas hacia el centro de la calzada en las pendientes ascendentes, y hacia fuera en las pendientes descendentes. Los calzos, una vez utilizados, deberán ser retirados de la vía al reanudar la marcha.*

Es preciso exponer que constituyen un riesgo u obstáculo a la circulación los siguientes supuestos y situaciones (91. 2, RGC):

- g) Cuando el estacionamiento tenga lugar en una zona reservada a carga y descarga, durante las horas de utilización.*
- h) Cuando el estacionamiento se efectúe en doble fila sin conductor.*
- i) Cuando el estacionamiento se efectúe en una parada de transportes público, señalizada y delimitada.*
- j) Cuando el estacionamiento se efectúe en espacios expresamente reservados a servicios de urgencia y seguridad.*

k) Cuando el estacionamiento se efectúe en espacios prohibidos en vía pública calificada de atención preferente, específicamente señalizados.

l) Cuando el estacionamiento se efectúe en medio de la calzada.

El conductor, mientras efectúa esta maniobra, está exento de utilizar el cinturón de seguridad u otro sistema de retención homologado (119. 1. a, RGC).

Al realizarlo debe observar las mismas normas establecidas para la Parada, como expresamente determinan la LSV y el RGC, teniéndose en cuenta, además, que aunque el estacionamiento no se realiza por un período de tiempo concreto, no debe quedar el vehículo en la vía de modo indefinido.

Los supuestos de estacionamientos en lugares peligrosos u obstaculizando gravemente la circulación, constituyendo un riesgo u obstáculo para la circulación, especialmente de peatones (91. 3, RGC), en los términos determinados reglamentariamente (91. 2, RGC), son comportamientos que, al suponer incumplir las normas sobre el régimen jurídico del estacionamiento, constituyen y tienen la consideración de infracción administrativa al estar así tipificados (91. 3, RGC).

COMO LUGAR

Es la zona o espacio especialmente destinado a tal fin.

En las vías urbanas supone una utilización normal y común de las mismas, a la par que constituye también un efecto necesario del derecho de circular.

El primer objetivo de las estrategias de la circulación fue, probablemente, asegurar la accesibilidad, sobre todo, a los vehículos; posteriormente, una mayor preocupación por el medio ambiente, ha originado la aparición progresiva de una nueva generación de objetivos centrados en el mejor aprovechamiento de unos recursos escasos o a punto de escasear.

Desde otro punto de vista jurídico, forma parte de las llamadas "utilizaciones de carácter privativo", en cuanto implica la ocupación de un lugar o porción del dominio público, de tal modo que limita o excluye su utilización por los demás usuarios interesados.

Además de lo dicho en el epígrafe de *Parada*, apartado B), a), sobre régimen de regulación por medio de ordenanzas municipales, es de destacar lo preceptuado en la LSV que determina:

"La regulación, mediante Ordenanza Municipal de Circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen recudida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".

Está prohibido estacionar (94. 2, RGC):

En todos los casos que anteriormente se han descrito en los que está prohibida la parada.

b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria sin colocar el distintivo que lo autoriza o cuando, colocado el distintivo, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la ordenanza municipal.

c) En zonas señalizadas para carga y descarga.

d) En zonas señalizadas para uso exclusivo de minusválidos.

e) Sobre las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de peatones.

f) Delante de los vados señalizados correctamente.

g) En doble fila.

En el artículo 159. S-28, RGC se establece, además de otras cosas, que la señal de "calle residencial" indica que: ... *Los vehículos no pueden estacionarse más que en los lugares designados por señales o por marcas.* y en el 171. a), b), c), e) y en el Anexo I, 6. 5 se determinan las marcas viales que lo prohíben.

Por lo que se refiere a los vehículos que transportan mercancías peligrosas, ninguna unidad debe estacionar sin que se accione su freno de estacionamiento; cuando el transporte es en cantidades que se indican en el ADR, deben quedar vigilados, o bien pueden ser estacionados, sin vigilancia, en un depósito o en las dependencias de una fábrica que ofrece todas las garantías de seguridad. Si alguna de estas posibilidades no es viable, el vehículo, después que han sido tomadas todas las medidas de seguridad necesarias, puede quedar estacionado en un lugar apartado que responde a las condiciones de vigilancia mediante persona encargada, que está informada de la naturaleza de la carga y del lugar donde se encuentra el conductor; ante carencia de persona vigilante, en todo lugar de estacionamiento, público o privado, en el cual la unidad de transporte no pueda correr ningún riesgo de ser dañada por otro vehículo y, por último, en los supuestos de no contar con las posibilidades anteriormente indicadas, en espacio libre apropiado, alejado de la vía y zonas habitadas y que no es lugar normal de paso o reunión de público.

Con respecto al estacionamiento, existen lugares:

- en los que está prohibido; principio expresamente declarado en LSV y RGC, pero aún así, implícitamente admitido, lo que supone una tolerancia de uso.

- en los que la Autoridad encargada de la ordenación y regulación del tráfico, juzga necesario la no presencia y permanencia estática de vehículos en la vía, para lo cual remarca y lo recuerda colocando la señalización vial correspondiente.

- delimitados y determinados, simplemente, sobre la vía mediante la correspondiente señalización.

- especialmente acondicionados y destinados a tal fin, separados y apartados de la circulación.

- dedicados a estacionamiento de disuasión, entendiendo por tal al emplazado en zonas periféricas o fuera del centro de una población pero bien conectado a través de los medios públicos de transporte colectivo de viajeros, ofreciéndose como alternativa al uso del vehículo particular (véase, por

ejemplo, el contenido de las señales verticales de servicio S-124, S-125 y S-126, en art. 161, RGC).

Se observa que la aplicación de la formulación jurídica del estacionamiento sobre la vía urbana no se efectúa de una manera uniforme, ya que depende del criterio de la Administración al ejercitar los poderes de que está investida; de ahí que pueda acordar, también, medidas conducentes a prohibirlo, temporalmente, a determinadas horas en que la circulación es más intensa, o en determinados tramos de la vía, todo ello basado en el fundamento legal del mantenimiento del orden de la circulación. Es decir, para que no se perjudique el desarrollo normal del tráfico, bien por la intensidad de éste o por las dimensiones o configuración de la vía; en este caso, el estacionamiento presenta un carácter subordinado respecto a la circulación, ya que ésta actúa como presupuesto y límite de la prohibición.

7.- Otras inmovilizaciones: inmovilizaciones ordenadas por los agentes de la autoridad. Retirada de vehículos de la vía pública.

Además de las estudiadas anteriormente, pueden producirse y presentarse otras que vamos a exponer.

Se trata de la adopción de una medida provisional, consistente en interrumpir e imposibilitar el movimiento o desplazamiento del vehículo por las causas que el ordenamiento jurídico establece.

Pueden ordenarse o acordarse por la Autoridad judicial, la encargada de la gestión del tráfico y, en la mayoría de los casos, dada su inmediatez, gravedad, reducción sensible de la seguridad vial, etc., por los agentes de la Autoridad encargados del servicio de vigilancia del tráfico.

Pueden producirse:

POR TENER SU CAUSA O SER IMPUTABLES A LA PERSONA:

- no proceder el infractor que no acredita su residencia legal en territorio español al depósito de la cuantía de la multa fijada provisionalmente por el Agente denunciante .

- el conductor o el pasajero no hacen uso del casco de protección en los casos en que es obligatorio .

- negativa a efectuar las pruebas a las que se refiere el artículo 12. 2 (intoxicación por alcohol) y 3 (estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas) o arrojen resultado positivo .

- exceso en el tiempo máximo de conducción o minoración en el tiempo mínimo de descanso que sean superiores al 50 por 100 de los tiempos establecidos en la legislación, salvo que el conductor sea sustituido por otro.

POR TENER SU CAUSA O SER IMPUTABLES AL VEHÍCULO:

- carecer de autorización administrativa para circular, bien por no haberla obtenido o porque ha sido objeto de anulación o declarada su pérdida de vigencia.

- presentar deficiencias que constituyen un riesgo especialmente grave para la seguridad vial.

- carecer de seguro obligatorio. Se está a lo dispuesto en el texto refundido de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor.

- ocupación excesiva que supone aumentar en un 50 por 100 el número de plazas autorizadas, excluida la del conductor.

- superación de los niveles de gases, humos y ruido permitidos reglamentariamente según el tipo de vehículo. Se levanta la adopción de esta medida en el supuesto de que, trasladado el vehículo a un taller designado por el Agente de la Autoridad, se certifique por aquél la no superación de los niveles permitidos. Los gastos de la inspección corren de cuenta del denunciado, si se acredita la infracción.

- indicios razonables que ponen de manifiesto la posible manipulación de los instrumentos de control como p. ej. tacógrafo o el dispositivo de limitación de velocidad. Se levanta la adopción de esta medida en el supuesto de que, trasladado el vehículo a un taller designado por el Agente de la Autoridad, se certifique por aquél la desaparición del sistema o manipulación .Los gastos de la inspección corren de cuenta del denunciado, si se acredita la infracción.

- haberse detectado estar dotado de mecanismos o sistemas encaminados a eludir la vigilancia de los Agentes de Tráfico y de los medios de control a través de captación de imágenes. Se levanta la adopción de esta medida en el supuesto de que, trasladado el vehículo a un taller designado por el Agente de la Autoridad, se certifique por aquél la desaparición del sistema o

manipulación detectada. Los gastos de la inspección corren de cuenta del denunciado, si se acredita la infracción.

LEVANTAMIENTO DE ESTA MEDIDA: en el momento en que cesa la causa que la ha motivado.

LUGAR: se lleva a cabo en el señalado por los Agentes de la Autoridad, que pueden indicar al conductor del vehículo que continúe circulando hasta el lugar designado.

GASTOS: son por cuenta del conductor que ha cometido la infracción, en su defecto, son por cuenta del conductor habitual o del arrendatario o, a falta de éstos, del titular, debiendo ser abonados como requisito previo a levantar la medida, sin perjuicio del derecho de defensa y de posibilidad de repercutirlos sobre la persona responsable que ha dado lugar a que la Administración adopte tal medida.

SUSTITUCIÓN DE LA ADOPCIÓN DE ESTA MEDIDA. Si el vehículo inmovilizado es utilizado en régimen de arrendamiento, se sustituye por la prohibición de uso del vehículo por el infractor.

Retirada de vehículos de la vía pública.

Se entiende por tal, la medida de carácter coercitivo y excepcional que supone su desplazamiento de la calzada y de su zona de influencia y a la que la Autoridad encargada de la gestión del tráfico puede proceder, si el obligado a ello no lo hace, así como a su depósito en el lugar que designe.

En el ámbito de LSV se atribuye al Ministerio del Interior, entre otras, la competencia en *la retirada de los vehículos fuera de poblado...*, la cual, al igual que las otras, son ejercidas a través del Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico. También corresponde a los Municipios *la retirada de los vehículos de las vías urbanas y el posterior depósito de aquellos y de los retirados de las vías interurbanas...* lo cual se ha de regular en la correspondiente ordenanza municipal y a la Autoridad encargada de la gestión del tráfico en las

Comunidades Autónomas que tienen transferido el ejercicio de determinadas competencias en materia de tráfico.