

TEMA 7

NORMAS GENERALES DE COMPORTAMIENTO DE LA CIRCULACIÓN. PRINCIPIOS GENERALES. LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS. EL SENTIDO DE LA CIRCULACIÓN. UTILIZACIÓN DE CARRILES EN POBLADO Y FUERA DE POBLADO. SUPUESTOS ESPECIALES DE UTILIZACIÓN DE CARRILES: CARRILES REVERSIBLES, CARRILES DE UTILIZACIÓN EN SENTIDO CONTRARIO AL HABITUAL, CARRILES ADICIONALES, CARRIL BUS, CARRIL VAO. CIRCULACIÓN POR EL ARCÉN: CONDUCTORES OBLIGADOS A SU UTILIZACIÓN.

1. NORMAS GENERALES DE COMPORTAMIENTO EN LA CIRCULACIÓN

- A) INTRODUCCIÓN**
- B) NORMAS GENERALES**

2. PRINCIPIOS GENERALES.

- A) PRINCIPIO DE RESPONSABILIDAD**
- B) PRINCIPIO DE CONFIANZA EN LA NORMALIDAD DEL TRÁFICO**
- C) PRINCIPIO DE SEGURIDAD O DEFENSA O CONDUCCIÓN DEFENSIVA**
- D) PRINCIPIO DE SEGURIDAD EN LA CONDUCCIÓN**
- E) PRINCIPIO DE SEÑALIZACIÓN O DE LA CONDUCCIÓN DIRIGIDA**
- F) PRINCIPIO DE LA INTEGRIDAD PERSONAL O ACEPTACIÓN DE LA FUERZA MAYOR**

3. LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS

4. EL SENTIDO DE LA CIRCULACIÓN.

5. UTILIZACIÓN DE CARRILES EN POBLADO Y FUERA DE POBLADO.

6. SUPUESTOS ESPECIALES DE UTILIZACIÓN DE CARRILES:

- A) CARRILES REVERSIBLES,**
- B) CARRILES DE UTILIZACIÓN EN SENTIDO CONTRARIO AL HABITUAL,**
- C) CARRILES ADICIONALES CIRCUNSTANCIALES DE CIRCULACIÓN**
- D) CARRIL BUS,**
- E) CARRIL VAO.**

7. CIRCULACIÓN POR EL ARCÉN: CONDUCTORES OBLIGADOS A SU UTILIZACIÓN

1.- NORMAS GENERALES DE COMPORTAMIENTO DE LA CIRCULACIÓN.

A- Introducción

El fenómeno del tráfico de vehículos a motor se ha generalizado y extendido de tal manera que puede afirmarse que forma parte de la vida cotidiana y que se ha transformado en una de las expresiones más genuinas del ejercicio de la libertad de circulación. Pero al efectuarse de forma masiva y simultánea, lleva consigo una serie de problemas que es necesario regular para que aquel ejercicio no lesione intereses individuales o colectivos que deben ser objeto de protección pública.

Las innegables secuelas negativas del tráfico tienen su máximo exponente en los accidentes de circulación, que representan un alto coste para la sociedad y vienen a acentuar la obligada intervención de los poderes públicos en el mantenimiento de la seguridad de la circulación vial, como corolario inexcusable de la competencia exclusiva que otorga al Estado en materia de tráfico y de circulación de vehículos a motor, el artículo 149.1.21 de la Constitución.

La magnitud del fenómeno de la circulación, con su trágico índice de siniestralidad, ha movido a la administración a abandonar la primitiva concepción, puramente policial de su actuación, para pasar a un planteamiento activo de la misma, orientada a promover la seguridad de la circulación y la prevención de accidentes, tanto en carretera como en zonas urbanas. Como instrumento normativo se ha empleado la Ley de Bases. Así, se promulga la **Ley 18/1989, de 25 de julio, de Bases sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial** (BOE nº 178, de 27 de julio de 1989; corrección de errores en BOE nº 75, de 28 de marzo de 1990). Este instrumento sirve para determinar los principios y criterios que han de seguirse en su posterior regulación, y obedece a una doble motivación:

a- La de revestirla del rango legal requerido por su importancia y amparar el ejercicio de la potestad sancionadora de la Administración en la ordenación del Tráfico.

b- Permitir que el Gobierno en el desarrollo de esta norma, disponga de un instrumento normativo idóneo, como es el Decreto Legislativo, para adaptar la regulación objeto de esta Ley de Bases y con el alcance en ella previsto, a la multiplicidad de supuestos que la ordenación del Tráfico comporta. Toda regulación de Tráfico tiene tal complejidad técnica que aconseja no someter la normativa en todos sus extremos a la consideración de las Cortes Generales.

Como consecuencia de lo anterior se dicta el **Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial** (BOE nº 63, de 14 de marzo de 1990; corrección de errores en BOE nº 185, de 3 de agosto). Este es un texto sumamente amplio, de tal forma que se abarca desde normas específicamente técnicas sobre la circulación y, en general, sobre el comportamiento de los usuarios y titulares de las vías de comunicación, hasta un singular régimen sancionador, pasando por una detallada distribución de competencias entre las diversas instancias públicas, lo cual exige que dicho texto contenga, a su vez, numerosas remisiones reglamentarias.

La disposición final del anterior Real Decreto Legislativo faculta al Gobierno para dictar las disposiciones necesarias para desarrollar las diferentes cuestiones técnicas y jurídicas que plantean estas materias tan complejas. Ahora bien, abarcar el fenómeno circulatorio en toda su amplitud, hace aconsejable abandonar la hipótesis de elaborar y publicar un solo reglamento, aunque también del extremo opuesto de disgregarlo en una multiplicidad de disposiciones.

Decir que dicha Ley ha sido derogado por **Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial**.

El Real Decreto 13/1992, de 17 de enero, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación (BOE nº 27, de 31 de enero de 1992; corrección de errores en BOE nº 61 de 11 de marzo), es el primer reglamento que se dicta en desarrollo de la Ley anterior, en concreto, del artículo 2 del título preliminar y de los títulos II y III. Así se precisa en este reglamento, entre otras cuestiones, el ámbito de aplicación de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial del año 90, vigente en dicho momento, y las normas a que se deberá someter el tránsito de personas, vehículos y animales por las vías y terrenos utilizados para la circulación común. Este reglamento se fundamenta en la actualización de los preceptos del Código de Circulación de 1934, incorporando las reglas de la Convención de la Circulación Vial, abierta a la firma en Viena el 8 de noviembre de 1968 y las del Acuerdo Europeo, acuerdo complementario de dicha Convención, abierto a la firma en Ginebra el 1 de mayo de 1971, y acomodan la interpretación de los símbolos de señalización a los modelos establecidos por la Convención sobre señalización vial de Viena, el Acuerdo Europeo complementario de dicha Convención, abierto a la firma en Ginebra, de idénticas fechas, y el Protocolo Adicional sobre marcas viarias, abierto también a la firma en Ginebra el 1 de marzo de 1973.

Para la elaboración del Reglamento General de Circulación se ha seguido la técnica legislativa de transcribir, en lo posible, los preceptos de la Ley, haciendo constar en la transcripción, entre paréntesis, el número del artículo del texto articulado de la Ley, seguido de su desarrollo reglamentario, con lo que se facilita el estudio y aplicación de las disposiciones vigentes.

Como último estadio de la regulación de la circulación en nuestro país, el **Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación** (BOE nº 306, de 23 de diciembre de 2003), deroga en su totalidad el anterior reglamento. Esta derogación la motiva la reforma del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial de 1990 por la Ley 19/2001, de 19 de diciembre, que introduce numerosos cambios que hacen obligada la adaptación del reglamento. Este texto había sufrido ya varias modificaciones, por lo que el legislador consideró oportuno refundir todas ellas y aprobar un nuevo texto que integrase todas, modificando los preceptos que se debían adaptar a la dicha reforma legal, e introduciendo las novedades que se han producido como consecuencia de los avances tecnológicos o de la experiencia adquirida.

También se aprovechó para integrar y adaptar la regulación de determinados usos de las vías dispersos en otros textos normativos, o para regular “ex novo” otros.

Asimismo, se hace referencia a la modificación de la Ley de Seguridad Vial realizada por la Ley 18/2009, de 23 de noviembre, cuyo principal objetivo es llevar a cabo una reforma integral del procedimiento sancionador en aras de crear un procedimiento más ágil y eficaz que sea capaz de poner fin a un sistema anterior caracterizado por su excesiva dilación en el tiempo y por su deficiente sistema de notificaciones que en muchas ocasiones impide al conductor conocer si este se encuentra incurso o no en un procedimiento sancionador. El empleo más frecuente de medios de detección de infracciones donde no se produce la detención del vehículo (ej. radares) unido a la tenencia de un sistema deficiente de notificaciones son las principales causas que dan lugar a este desconocimiento del conductor del procedimiento. En relación con el tema que nos ocupa, en el grupo de títulos modificados por la Ley 18/2009, de 23 de noviembre, de imprescindible cambio para la correcta articulación del nuevo procedimiento sancionador se encuentra el **Título II Normas de comportamiento en la circulación**, que en su capítulo primero incluye las obligaciones generales de los diferentes actores implicados en la circulación. Además de introducir la no distracción como obligación del conductor, el objetivo principal es singularizar y definir una serie de deberes para el titular del vehículo implicándolo de un modo activo en la responsabilidad de su circulación. De un modo más concreto se traslada a esta parte de la Ley, procedente del articulado sancionador, la obligación de todo titular o arrendatario de un vehículo, en su caso, de conocer no sólo quien hace uso del vehículo en cada momento, sino también si cuenta con la autorización administrativa necesaria para conducirlo. De esta obligación se deriva el deber de comunicar a la Administración la persona que conducía el vehículo cuando se detecta una infracción cometida con éste. No obstante, como en la mayoría de los supuestos el conductor de un vehículo se convierte en habitual mientras no varía su titularidad, se permite ahora al titular desentenderse de las concretas obligaciones de identificación antes referidas si previamente ha

indicado quien hace uso del vehículo como conductor habitual del mismo, trasladándose a éste las obligaciones que corresponden al titular.

Por último, hay que hacer referencia a la modificación dada por *Ley 6/2014, de 7 de abril, por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el R.D. Legislativo 339/1990, de 2 de marzo («B.O.E.» 8 abril). Vigencia: 9 mayo 2014*

Un aspecto esencial de esta reforma con el tema que nos ocupa es el referente a la realización de obras en las vías. Destacamos en particular la obligación que tiene, quien lleva a cabo estas obras, de comunicar a la autoridad responsable de la gestión y regulación del tráfico el inicio de las mismas, y de seguir las instrucciones que esta autoridad le indique. Esta modificación, que se introduce en el artículo 10, apartado 1, viene motivado por los casos de inicios de obras sin previo conocimiento de quienes pueden informar a los conductores, lo cual genera situaciones de malestar para los ciudadanos, desconocedores en determinadas ocasiones de que una carretera soporta una incidencia importante.

Asimismo dentro de esta última reforma, dentro del artículo 11, se introduce la prohibición de los sistemas de detección de radares o cinemómetros, mecanismos que no se han de confundir con aquellos sistemas que tienen como fin exclusivamente informar de la ubicación de los mismos, ni tampoco con los denominados inhibidores de radares o cinemómetros, ya prohibidos.

Tras la aprobación del Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de vehículos a motor y Seguridad vial por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, destacar la inclusión de las modificaciones expuestas al Texto Articulado del año 1990.

B- Normas generales

Las normas generales de comportamiento en la circulación se encuentran recogidas en el **título I del Reglamento General de Circulación**. Desde la perspectiva de este tema únicamente interesa desarrollar el **capítulo I y el capítulo III**, dado que el resto lo serán en temas sucesivos. Estos capítulos se pueden sistematizar teniendo en cuenta a cual de los tres factores intervinientes en el fenómeno circulatorio se refieren, aunque como es obvio el responsable final de los comportamientos es el hombre.

1.- Las personas. Aquí deberíamos hacer una doble distinción, en función de que se regule el comportamiento de los usuarios de las vías en general o nos refiramos a los conductores en particular.

* **Usuarios** (Art. 2). 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.

***Conductores** (Art. 3, 17, 18 y 19 del RGC y art. 10 del TR.LSV). El reglamento se refiere a conductores de cualquier tipo de vehículo. Así se establecen como normas generales de actuación las siguientes:

a) Los conductores deben utilizar el vehículo con la diligencia, precaución y no distracción necesarias para evitar todo daño, propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro, tanto a sí mismo como a los demás ocupantes del vehículo y al resto de los usuarios de vía. Queda prohibido conducir de modo negligente (considerada falta grave) o temerario (falta muy grave). El artículo 9.2 de la ley de seguridad vial establece que *“El conductor debe utilizar el vehículo con la diligencia, precaución y atención necesarias para evitar todo daño, propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro, tanto a sí mismo como a los demás ocupantes del vehículo y al resto de usuarios de la vía”* Se trata de una obligación importante, pues la falta de la distracción en la conducción es una de las principales causas de los accidentes de circulación.

b) Los conductores deberán estar en todo momento en condiciones de controlar sus vehículos o animales. Además se exige un plus de diligencia cuando se encuentren ante la presencia de niños, ancianos, invidentes u otras personas manifiestamente impedidas, es decir, aquellos grupos de mayor riesgo por sus carencias físicas o psíquicas.

c) El conductor de un vehículo esta obligado a mantener su propia libertad de movimientos.

d) Debe tener el campo necesario de visión. Este punto del art. 18.1 se debe poner en relación con el art. 19 el cual detalla cómo debe encontrarse la superficie acristalada del vehículo. Así deberá permitir, en todo caso, la visibilidad diáfana del conductor sobre la vía por la que circule, sin interferencia de láminas o adhesivos. Sí que se permite instalar láminas adhesivas o cortinillas contra el sol en las ventanillas posteriores siempre y cuando el vehículo lleve dos espejos retrovisores exteriores y en las condiciones establecidas en la reglamentación de vehículos, reglamentación prolija en este aspecto y en la que no entraremos.

Tratamiento diferente tienen aquellos distintivos que se han de colocar en los vehículos porque así lo dispone la normativa de transportes o cualquier otra. En este caso se permite colocar con la única condición de que no impidan la correcta visión del conductor.

En lo que se refiere a los vidrios tintados o coloreados estos deberán estar homologados.

e) Mantener la atención permanente a la conducción, y en concreto se enumeran en el art. 18 del RGC tres actividades incompatibles que por su potencial peligro se han de mencionar expresamente:

- El uso por el conductor con el vehículo en movimiento de dispositivos tales como pantallas de acceso a Internet, monitores de televisión y reproductores de vídeo o de DVD. Se exceptúan, a estos efectos, el uso de monitores que estén a la vista del conductor y cuya utilización sea necesaria para la visión de acceso o de bajada de peatones o para la visión en los vehículos con cámara de maniobras traseras, así como el dispositivo GPS.

- Queda prohibido conducir y utilizar cascos o auriculares conectados a aparatos receptores o reproductores de sonido, excepto durante la correspondiente enseñanza y la realización de las pruebas de aptitud en circuito abierto para la obtención del permiso de conducción de motocicletas de dos ruedas cuando así lo exija el Reglamento General de Conductores. A este respecto, el art. 55. 4 del Reglamento General de Conductores establece que “Cuando se trate de solicitantes de permiso de las clases A1 y A, El aspirante realizará la prueba conduciendo la motocicleta que corresponda sin acompañante. El examinador dirigirá la prueba y dará las instrucciones precisas, por medio de un intercomunicador eficaz. En el vehículo de acompañamiento, además del examinador y el profesor conductor del vehículo, podrán ir otros aspirantes”.

Se destaca que es una infracción grave según el artículo 76 letras f) y g) respectivamente, **f) Conducir utilizando cualquier tipo de casco de audio o auricular conectado a aparatos receptores o reproductores de sonido u otros dispositivos que disminuyan la atención permanente a la conducción,**
g) Conducir utilizando manualmente dispositivos de telefonía móvil, navegadores o cualquier otro medio o sistema de comunicación, así como utilizar mecanismos de detección de radares o cinemómetros.

f) Por motivos diferentes se prohíbe que en los vehículos se instalen mecanismos o sistemas, se lleven instrumentos o se acondicionen de forma encaminada a eludir la vigilancia de los agentes de tráfico, o que se emitan o hagan señales con dicha finalidad, así como la utilización de mecanismos de detección de radar. De esta forma, constituye una infracción muy grave según el art. 77 h de la LSV: **“h) Conducir vehículos que tengan instalados inhibidores de radares o cinemómetros o cualesquiera otros mecanismos encaminados a interferir en el correcto funcionamiento de los sistemas de vigilancia del tráfico.**

g) El conductor deberá cuidar especialmente de mantener la posición adecuada, y como responsable del vehículo, también de que la mantengan el resto de los pasajeros, y la adecuada colocación de los objetos o animales transportados para que no haya interferencia entre el conductor y cualquiera de ellos.

h) El art. 17.2 se refiere específicamente a los conductores de caballerías, ganados y vehículos de carga de tracción animal. Así queda prohibida llevarlos corriendo por la vía en las inmediaciones de otros de la misma especie o de las

personas que van a pié, así como abandonar su conducción, dejándoles marchar libremente por el camino o detenerse en él.

2.- La vía: actividades que afectan a la seguridad vial. La regla general que hemos de considerar es que es necesaria la autorización previa para la realización de obras, instalaciones, colocación de contenedores, mobiliario urbano o cualquier otro elemento u objeto de forma permanente o provisional en las vías o terrenos objeto de la aplicación de las normas sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial. El Órgano competente para autorizar será el titular de la vía, de acuerdo con la legislación de carreteras y sus reglamentos de desarrollo, y con las normas municipales, según quien sea dicho titular.

Como novedad llevada a cabo por la mencionada Ley 6/2014 que modifica la LSV encontramos así mismo, que la realización de obras en las vías deberá ser comunicada con anterioridad a su inicio al organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, a la autoridad autonómica o local responsable de la gestión y regulación del tráfico que, sin perjuicio de las facultades del órgano competente para la ejecución de las obras, dictará las instrucciones que resulten procedentes en relación a la regulación, gestión y control del tráfico, teniendo en cuenta el calendario de restricciones a la circulación y las que se deriven de otras autorizaciones a la misma

Así, constituye una infracción grave según el artículo 76 b). de la LSV *Realizar obras en la vía sin comunicarlas con anterioridad a su inicio a la autoridad responsable de la regulación, ordenación y gestión del tráfico, así como no seguir las instrucciones de dicha autoridad referentes a las obras.*

Se establecen al respecto en el art. 4 de Reglamento General de Circulación establece dos tipos de prohibiciones:

a) Arrojar, depositar o abandonar sobre la vía objetos o materias que puedan entorpecer o hacer peligrosa la libre circulación, parada o estacionamiento, o deteriorar aquélla o sus instalaciones, o producir en ella o en sus inmediaciones efectos que modifiquen las condiciones apropiadas para circular, parar o estacionar.

Relacionado con este apartado, aunque reciba un tratamiento diferenciado en el art. 6 por su extremado peligro, se encuentra la prohibición de arrojar a la vía o en sus inmediaciones cualquier objeto que pueda dar lugar a la producción de incendios o, en general poner en peligro la seguridad vial. Este último supuesto se encuentra calificado como infracción grave la L.S.V .

b) No se instalará en vías o terrenos del ámbito de aplicación de la legislación de tráfico ningún aparato, instalación o construcción, ni se realizarán actuaciones como rodajes, encuestas o ensayos, aunque sea con carácter provisional o temporal, que pueda entorpecer la circulación.

El art. 5 determina qué hay que hacer **una vez que se ha creado el peligro**. Así quienes hubieran creado sobre la vía algún obstáculo o peligro deberán

hacerlo desaparecer lo antes posible, y entre tanto adoptarán las medidas necesarias para que pueda ser advertido por los demás usuarios y para que no dificulte la circulación. La señalización ha de ser eficaz, que permita su visión tanto de día como de noche, de acuerdo con lo dispuesto en los arts. 130.3, 140 y 173 de este Reglamento.

No se considerarán obstáculos en la calzada los resaltos en los pasos de peatones y bandas transversales, siempre que cumplan con la regulación básica establecida al efecto por el Ministerio de Fomento y se garantice la seguridad vial de los usuarios y, en particular, de los ciclistas.

Un caso especial es el de las actuaciones a desarrollar por los **servicios de asistencia mecánica, sanitaria, de urgencia, de conservación de las carreteras o cualquier otro tipo de intervención**, que han de seguir una serie de pautas de actuación:

- Deberán regirse por los principios de utilización de los recursos idóneos y estrictamente necesarios en cada caso, otra actuación tendría efectos contrarios a lo deseado creando una situación de caos y descoordinación que puede agravar la situación inicial. El organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso la autoridad autonómica o local responsable de la regulación del tráfico, o sus agentes, serán los que acuerden la presencia y permanencia en la zona de intervención de todo el personal y equipo que sea imprescindible.

Además garantizará la ausencia de personas ajenas a las tareas propias de la asistencia.

- Las autoridades referenciadas y sus agentes determinarán en cada caso concreto los lugares donde deben situarse los vehículos de servicios de urgencias o de servicios especiales, atendiendo a la prestación de la mejor asistencia y velando por el mejor auxilio de las personas. Esto se ha de conjugar con la necesidad de procurar la menor afectación sobre el resto de la circulación, ocupando lo mínimo de la calzada, y siempre siguiendo las instrucciones que imparta la autoridad competente o sus agentes.

- La detención, la parada o el estacionamiento de los vehículos destinados a los servicios citados deberá efectuarse de forma que no cree un nuevo peligro, y donde cause menor obstáculo a la circulación. Los supuestos de parada o estacionamiento en lugares distintos de los fijados por los agentes de la autoridad responsable del tráfico tendrán la consideración de infracción grave de acuerdo con lo dispuesto en la L.S.V.

- El comportamiento de los conductores y usuarios en caso de emergencia se ajustará a lo establecido en los arts. 69, 129 y 130 del Reglamento General de Circulación. En todo caso, los conductores de los vehículos en servicio de urgencia se ajustarán a lo establecido en los arts. 67, 68, 111 y 112, todos ellos del Reglamento General de Circulación.

Por último, destacamos la introducción dada por la Ley 6/2014 y que sigue manteniéndose en el Texto Refundido de la Ley de Seguridad Vial, donde se indica al respecto que *“Reglamentariamente se determinarán las condiciones en las que realizarán sus funciones los servicios de auxilio en carretera que acudan al lugar de un accidente o avería, así como las características que deban cumplir las empresas que los desarrollen o los vehículos y demás medios que se hayan de utilizar”*.

3.- El vehículo: la emisión de perturbaciones y contaminantes. Hay que diferenciar tres supuestos (art. 7 del RGC):

a) Vehículos que en apariencia cumplen con todos los requisitos técnicos. No podrán circular por las vías o terrenos objeto de la legislación de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial los vehículos que emitan perturbaciones electromagnéticas, o con niveles de emisión de ruido superiores a los establecidos por las normas específicamente reguladoras de la materia. Tampoco podrán si emiten gases o humos en valores superiores a los límites establecidos. En todos los supuestos anteriores se ha de considerar tanto la normativa específica sobre cada una de las materias como las limitaciones previstas en las normas reguladoras de los vehículos. No se permite que circulen vehículos a los que se les haya realizado una reforma de importancia sin la autorización pertinente.

b) Vehículos con deficiencias patentes. Se prohíbe la circulación de vehículos a motor y ciclomotores sin el preceptivo dispositivo silenciador de explosiones o “escape libre”.

Además se prohíbe la circulación de dichos vehículos cuando los gases expulsados por los motores, en lugar de atravesar un silenciador eficaz, salgan del motor a través de uno incompleto, inadecuado, deteriorado o a través de tubos resonadores.

Respecto a los vehículos con motores de combustión interna, no se permitirá su circulación si no se hallan dotados de un dispositivo que evite la proyección descendente al exterior del combustible no quemado, o si lanzan humos que puedan dificultar la visibilidad a los conductores de otros vehículos o resultan nocivos.

En todos los supuestos de los dos apartados anteriores los conductores de los vehículos quedan obligados a colaborar en las pruebas de detección que permitan comprobar las posibles deficiencias indicadas. Asimismo, los instrumentos, aparatos o medios y sistemas de medida que sean utilizados para la formulación de denuncias por infracciones a la normativa de tráfico estarán sometidos a control metrológico en los términos establecidos por la Ley 3/1985, de 18 de marzo, de Metrología y su normativa de desarrollo, de acuerdo con la L.S.V.

c) Contaminantes diferentes a los emitidos por los vehículos de motor. Se prohíben este tipo de focos, cualquiera que fuese su naturaleza, por encima de los niveles que el Gobierno establezca con carácter general. En concreto se prohíben los vertederos de basuras y residuos dentro de la zona de afección de las carreteras, en todo caso, y fuera de ella cuando exista peligro de que el humo producido por la incineración de las basuras o incendios ocasionales pueda alcanzar la carretera.

2. - PRINCIPIOS GENERALES.

El tráfico se rige por unas normas que se encuentran contenidas en la Ley de Seguridad vial y en el Reglamento General de Circulación. Es muy difícil determinar cual de estas normas tiene carácter fundamental, pudiendo servir como elementos definidores del tráfico. Dado que en la normativa citada no existe ningún precepto general relativo a los principios generales del tráfico, es necesario establecer unas bases que sirvan como elemento orientador de la circulación.

En la Ley y en el Reglamento General de Circulación los principios generales aparecen, no sólo dispersos, sino que también se encuentran encubiertos manifestándose en forma de mandatos o prohibiciones. Es decir, no hay una enumeración expresa de los mismos, es necesaria una interpretación general de todos los preceptos que recoge la normativa.

La Dirección General de Tráfico considera que los principios fundamentales que rigen la circulación son los siguientes:

- A) Principio de responsabilidad.
- B) Principio de confianza en la normalidad del tráfico.
- C) Principio de seguridad o defensa, o conducción defensiva.
- D) Principio de seguridad en la conducción.
- E) Principio de señalización o de la conducción dirigida.
- F) Principio de la integridad personal o aceptación de la fuerza mayor.

A) Principio de la responsabilidad.

Este principio se basa en el cumplimiento por parte del conductor de la normativa existente, evitando ser un peligro u obstáculo a los demás usuarios de la vía, adoptando un comportamiento adecuado en cada momento y asumiendo las consecuencias de sus propios actos.

B) Principio de confianza en la normalidad del tráfico.

De acuerdo con este principio, también denominado de “expectativa adecuada”, todo partícipe en la circulación rodada que se comporte reglamentariamente tiene derecho a esperar, en expectativa legítima, que los

demás usuarios de la vía, sean conductores o peatones, harán un uso adecuado de la misma y cumplirán las normas que regulan la circulación por ella.

Todo conductor necesita circular con la relativa certeza de saber que los demás usuarios van a respetar las normas establecidas para la circulación. El saber qué van a hacer los demás y cómo lo van a realizar, le dará la tranquilidad suficiente para anticiparse y prevenir situaciones más o menos peligrosas y actuar adecuadamente en cada caso para evitarlas.

El principio de confianza en la normalidad del tráfico está basado, por consiguiente, en el cumplimiento estricto, por parte de los usuarios, de las normas que regulan la circulación. No obstante, esta presunción, en ningún caso, debe suponer una disminución de la vigilancia, y la confianza cederá ante cualquier indicio de comportamiento inadecuado por parte de los demás usuarios de la vía.

C) Principio de la seguridad o de la defensa.

Aunque el derecho de la circulación descansa, por regla general, en el principio de confianza ajustado a la normalidad del tráfico, este principio puede ceder al llamado principio de la seguridad o de la defensa. Este principio se manifiesta cuando pueda ser previsible la reacción anormal de determinados sujetos o su repentino e impensado cambio de actitud, motivo por el que se ha de considerar probable que actúen de forma contraria a las normas que regulan la circulación.

El principio de la seguridad o de la defensa debe anteponerse, por consiguiente, al principio de confianza, por lo que no se debe confiar ilimitadamente en que los demás usuarios de la vía van a observar las normas y precauciones reglamentarias. El principio de la seguridad o de la defensa obliga al conductor a prever y evitar, en cuanto sea posible, los comportamientos defectuosos de los demás usuarios para evitar daños.

Obliga a conducir no sólo dirigidamente, sino también defensivamente, es decir, contando con la eventual imprudencia de los demás copartícipes en el tráfico, especialmente de aquellos que por su edad (niños o ancianos) o por sus discapacidades físicas o psíquicas (discapacitados) producen situaciones de riesgo que deben ser previstas y, en todo caso, que, al producirse, imponen la realización de unas maniobras que no se exigen ordinariamente.

Es prevenir los posibles fallos humanos de los usuarios que comparten con nosotros la vía pública con una actuación adecuada cuando las circunstancias del tráfico nos hagan pensar en la posibilidad de un peligro. Es poner de nuestra parte la cautela, previsión, diligencia y cuidado requeridos por las circunstancias o condiciones de cada momento concreto, actuando consecuentemente ante ellas.

Por consiguiente, como antes se ha indicado, este principio es el complemento del principio de confianza, es decir, este último principio no es aplicable cuando las circunstancias del tráfico hagan pensar, racionalmente, que no puede existir confianza en la forma de desenvolverse el tráfico. Así cuando circulamos deberemos esperar que el resto de usuarios que comparten en ese momento la vía con nosotros van a acatar y cumplir las normas, pero siempre se ha de tener la precaución y nivel de alerta suficiente como poder anticiparnos a los posibles fallos y comportamientos incorrectos de los demás.

Por consiguiente, aplicaremos esta “conducción defensiva” cuando se presenten los siguientes indicios:

- Cuando un usuario actúa de manera contraria a las normas de circulación.
- Cuando nos encontremos ante determinados usuarios. Estaríamos ante la presencia de niños, ancianos o personas discapacitadas, cuyas conductas en un determinado momento pueden poner en riesgo su integridad o la del resto de los usuarios.

D) Principio de seguridad en la conducción.

Este principio exige del conductor la utilización en plenitud de sus facultades físicas y psíquicas con la finalidad de que pueda percibir todas las incidencias circulatorias y pueda en todo momento actuar de acuerdo con ellas de la mejor forma posible. Se pretende que el conductor pueda en todo momento tener un perfecto dominio del vehículo y controlar las incidencias cambiantes que el tráfico presenta, afrontando las mismas con seguridad.

Este principio tiene como fundamento subjetivo el mecanismo que implica concentrar la atención en la tarea de conducir.

E) Principio de señalización o de la conducción dirigida.

Este principio está ligado íntimamente con el de confianza. Se pretende que la conducción se realice de la forma más “natural” posible, es decir, que el tránsito por las vías sea lo menos exigente posible, con el menor número de obstáculos, trazados rectilíneos, etc.

Por tanto este principio se basa en que todo obstáculo o situación que pueda sorprendernos en el tránsito normal por la vía se deberá señalizar. Mientras no exista señalización que indique una alteración de la normalidad en el tráfico, el conductor puede circular en la confianza de que no va a encontrar ninguna anomalía.

De acuerdo con este principio, el conductor es dirigido en todo momento por la señalización existente en la vía, y que sirve para indicar las dificultades que se

va a encontrar y advertirle de los posibles peligros con la finalidad de que adopte la estrategia más adecuada para superarlos sin dificultad.

En principio, quien ha de señalizar convenientemente las vías son los organismos titulares de las mismas, y no sólo la señalizar, sino también mantenerlas adecuadamente y reponerlas si fuera necesario.

Otro aspecto de este principio es el de la obligación que tienen los usuarios de las vías de señalizar las maniobras que realicen, y que como tales maniobras que son, implican un movimiento que, si no se anuncia con antelación, suponen un peligro potencial importante para el resto de los usuarios puesto que suponen movimientos circulatorios “anormales” en los que se pueden cruzar las trayectorias de los vehículos.

F) Principio de aceptación de la fuerza mayor o de integridad corporal.

Se denomina también “Principio de seguridad personal”, y supone que nadie está obligado a comprometer su integridad personal cuando realiza un acto lícito en el que emplea la normal diligencia que su actividad exige.

Este principio se ha de considerar en aquéllas situaciones en que un conductor por evitar un accidente realiza una maniobra evasiva que comporta algún daño para otros usuarios, siempre que la situación de peligro inicial sea de tal naturaleza que, efectivamente, exija la actuación realizada, y siempre que no haya sido provocada por el propio conductor.

3.- LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS

“La circulación de los vehículos” constituye el TÍTULO II **del Reglamento General de Circulación** que como acabamos de ver sigue al TÍTULO I referente a las “normas generales de comportamiento”. En el mismo TÍTULO II, se encuadran entre otras cuestiones las normas reguladoras de la prioridad de paso, la velocidad, la incorporación a la circulación, pero en relación que nos ocupa y que es objeto de estudio del presente tema, se incluyen dentro de su regulación el CAPÍTULO I y que tiene como denominación el “lugar en la vía”.

Las normas que regulan el CAPÍTULO I referente a “El lugar de la vía” constituyen una serie de normas básicas que vienen a determinar en último término el lugar y sentido por el que ha circular un vehículo a su paso por la calzada en función del tipo de vía y clase de carril existente, del tipo de usuario o vehículo, de las circunstancias del tráfico, así como ante la presencia isletas, refugios o dispositivos análogos. Es decir, las circunstancias y características

de la vía por la que circula un vehículo determinarán para el mismo la posición que ha de encontrar el dicho vehículo dentro de la de la calzada.

Especial atención, se ha de prestar al uso que se hace de los carriles, arcenes y calzada en determinados casos atendiendo a las circunstancias especiales de circulación y tráfico existentes, en lo que se refiere a los supuestos especiales del sentido de la circulación y de la utilización de las calzadas, carriles y arcenes por parte de los vehículos. El uso de carriles reversibles, adicionales y de utilización en sentido contrario al habitual, no deja de obedecer a razones de gestión y fluidez del tráfico, especialmente en aquellos periodos del año en que se hace más necesario su implementación según las necesidades del mismo y en todo caso para un mejor aprovechamiento de la calzada en los periodos del año que así lo requieren, como lo es así durante los días festivos, en la época estival etc.

Por último, se destaca la necesidad obligada que tienen determinados usuarios de vehículos de circular por el arcén ya sea por razones de seguridad y/o o por razones de fluidez del tráfico, como es el caso, de los ciclomotores, vehículos de tracción animal, ciclos entre otros, como veremos más adelante en otro de los epígrafes del temario.

En definitiva, en el CAPÍTULO I se incluyen los siguientes apartados o secciones que son desarrollados a continuación en los distintos epígrafes del tema:

- El sentido de la circulación
- Utilización de los carriles
- Arcenes
- Supuestos especiales del sentido de la circulación y de la utilización de las calzadas, carriles y arcenes
- Refugios, Isletas o dispositivos guía o análogos
- División de las vías en calzadas

4.- EL SENTIDO DE LA CIRCULACIÓN.

Se regula en la **sección 1º del capítulo I del título II del Reglamento General de Circulación**. A su vez esta sección se ha de relacionar con las secciones 5º y 6º del mismo capítulo, en los que se establece el sentido de la circulación cuando estamos ante la presencia de refugios, isletas o dispositivos de guía análogos y la utilización de las calzadas, respectivamente. El art.29 señala como norma general que los vehículos circularán en todas las vías objeto de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial:

- por la derecha.
- lo más cerca posible del borde de la calzada.

- y en el caso de cruzarse con otro usuario manteniendo la separación lateral suficiente para que se realice con seguridad.

En curvas y cambios de rasante de visibilidad reducida se ha de tener un especial cuidado al aplicar esta norma, y de hecho el párrafo 2º del punto 1 de este art. determina que aún cuando no exista señalización expresa que delimite este tipo de curvas y cambios de rasante, todo conductor, salvo en los supuestos de rebasamiento previstos en el art. 88, debe dejar completamente libre la mitad de la calzada que corresponda a los que puedan circular en sentido contrario. Y aún en el supuesto de que se produzca el rebasamiento se ha de poner un cuidado extremo en cerciorarse de que se puede realizar la maniobra sin peligro.

El art. 88 hace una referencia especial a los adelantamientos en estas circunstancias a los conductores de bicicletas, ciclos, ciclomotores, peatones, animales y vehículos de tracción animal a los que por la reducida velocidad a la que circulan se permite su adelantamiento siempre y cuando no suponga un riesgo para ellos ni para la seguridad vial.

La circulación por la izquierda, en sentido contrario al estipulado en una vía de doble sentido de la circulación, tendrá la consideración de infracción muy grave. El art. 43 (sección 5ª) establece el sentido de la circulación cuando nos encontremos ante **refugios, isletas o dispositivos de guía análogos**, así como cuando estemos ante un **cruce de vías**. Así:

- Cuando en la vía existan refugios, isletas o dispositivos de guía, se circulará por la parte de la calzada que quede a la derecha de estos, en el sentido de la marcha, salvo cuando estén situados en una vía de sentido único o dentro de la parte correspondiente a un solo sentido de circulación, en cuyo caso podrá hacerse por cualquiera de los dos lados.

- En las plazas, gloriets y encuentros de vías los vehículos circularán dejando a su izquierda el centro de aquéllas. La infracción de estas normas se consideran como infracciones muy graves.

Lo estudiado hasta ahora en este epígrafe se refiere a vías con una calzada única, por lo que se hace imprescindible establecer cómo se ha de circular cuando las **vías que tienen dos o más calzadas**. El art. 44 (sección 6ª) preceptúa:

- En las vías divididas en dos calzadas, en el sentido de su longitud, por medianas, separadores o dispositivos análogos los vehículos deben utilizar la calzada de la derecha, en relación con el sentido de su marcha.

- En las vías divididas en tres calzadas, la central podrá estar destinada a la circulación en los dos sentidos, o en un sentido único, permanente o temporal,

según se disponga mediante las correspondientes señales, y las laterales para la circulación en uno solo, sin perjuicio de que el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, la autoridad autonómica o local responsable de la regulación del tráfico pueda establecer para estas últimas o para alguno de los carriles otro sentido de circulación, que habrá de estar convenientemente señalizado.

5.- LA UTILIZACIÓN DE CARRILES EN POBLADO Y FUERA DE POBLADO.

El Reglamento General de Circulación regula estos aspectos en la **sección 2ª del capítulo I del título II**.

Se ha de partir de una regla general, y es la que se señala en el art. 30, que aunque se refiere únicamente a calzadas con doble sentido de circulación, hemos de hacerlo extensivo al resto de los supuestos que vamos a contemplar, y máxime si lo ponemos en relación con el art.36. Así el conductor de un automóvil o de un vehículo especial con masa máxima autorizada superior a 3500 kilogramos circulará por la calzada y no por el arcén. Ninguno de ellos podrá ocupar zonas destinadas a otros usuarios, como son los andenes paseos o aceras, salvo que hayan de cruzarse por un paso habilitado para ello. Una vez sentada esta base hemos de hacer una triple distinción a la hora de determinar como se ha de utilizar la calzada y los carriles en que se divide:

a) La utilización de los carriles en calzadas con doble sentido de circulación.

El art. 30 del Reglamento se ha de aplicar tanto a vías urbanas como interurbanas, y así el conductor de un vehículo automóvil o de un vehículo especial con una m.m.a. no superior a 3500 kilogramos:

- En las calzadas con doble sentido de circulación y dos carriles, separados o no por marcas viales circulará por el carril de su derecha.
- En las calzadas con doble sentido de circulación y tres carriles separados por marcas longitudinales discontinuas, circulará también por el carril de su derecha, y en ningún caso por el situado más a su izquierda.

En este último tipo de calzadas, el carril central tan solo se utilizará para efectuar los adelantamientos precisos y para cambiar de dirección hacia la izquierda.

Los supuestos de circulación por la izquierda, en sentido contrario al estipulado, tendrán la consideración de infracciones muy graves.

b) Utilización de los carriles en vías fuera de poblado.

A su vez hay que distinguir:

* Calzadas con más de un carril para el mismo sentido de la marcha (Art.31 RGC):

- El conductor de un automóvil o de un vehículo especial con una masa máxima autorizada superior a 3500 kilogramos circulará por la calzada y no por el arcén, salvo por razones de emergencia.

- Además, fuera de poblado con más de un carril reservado para su sentido de la marcha, circulará normalmente por el situado más a su derecha, si bien podrá utilizar el resto de los de dicho sentido cuando las circunstancias del tráfico o de la vía lo aconsejen, a condición de que no entorpezcan la marcha de otro vehículo que le siga.

* Calzadas con tres o más carriles para el mismo sentido de la marcha (Art. 32 RGC):

- En estos supuestos los conductores de camiones y furgones con masa máxima autorizada superior a 3500 kilogramos, los de vehículos especiales que no estén obligados a circular por el arcén y los de conjuntos de vehículos de más de siete metros de longitud circularán por el situado más a su derecha, y podrán utilizar el inmediato cuando las circunstancias del tráfico o de la vía lo aconsejen, a condición de que no entorpezcan la marcha de otro vehículo que le siga. De aquí deducimos que el tercer carril y sucesivos, siempre numerándolos de derecha a izquierda, no pueden ser utilizados por los vehículos referenciados.

c) Utilización de los carriles, en poblado, en calzadas con más de un carril reservado para el mismo sentido de marcha (Art. 33 del RGC).

A diferencia que en el supuesto anterior el Reglamento no distingue si la vía tiene dos o tres o más carriles, la regulación es uniforme independientemente del número de los carriles que se tengan en sentido de nuestra marcha, lo importante es que sean dos o más.

Cuando se circule por calzadas de poblados con al menos dos carriles para el mismo sentido, delimitados por marcas longitudinales, excepto si se trata de autopistas o autovías, el conductor de un automóvil o de un vehículo especial podrá utilizar el que mejor convenga a su destino, siempre que,

- no sea un obstáculo a la circulación de los demás vehículos
- no debiendo abandonarlo más que para prepararse a cambiar de dirección, adelantar, parar o estacionar, es decir, se prohíbe la circulación en zig- zag.

Todo cambio de carril ha de tener un motivo justificado.

El cómputo de los carriles.

El art. 34 preceptúa que para el cómputo de los carriles a efectos de lo explicado con anterioridad, no se tendrá en cuenta los carriles reservados a determinados vehículos o a ciertas maniobras, en consecuencia con el art. 35. Por tanto, a la hora de realizar el cómputo de los carriles no hemos de considerar:

- Los carriles de utilización en función de la velocidad. Aquí hemos de encuadrar a los carriles para tráfico lento. Este tipo de carriles se encuentran en tramos de vías interurbanas que tienen pendientes ascendentes pronunciadas, y son obligatorios para aquellos vehículos que no alcancen la velocidad que establezca la señal correspondiente. También es obligatoria la utilización de este carril para los vehículos que circulen a velocidad igual o superior a la indicada si las circunstancias de la circulación lo permiten (excepto en el caso de que el carril se encuentre señalizado con la señal S-50, a extinguir).

- Los reservados a determinados tipos de vehículos:

- * Carriles reservados para autobuses y taxis.

- * Carriles VAO.

- * Vías reservadas para ciclos o vía ciclista. Se deben encontrar debidamente señalizados, y la señal R-407 a), que es la que indica su existencia tiene una doble significación, por un lado obliga a los conductores de estos vehículos a circular por estas vías y por otro prohíbe a los demás usuarios de la vía a usarlos.

- * Vías reservadas para ciclomotores, regulada por la señal R-407 b), con el mismo contenido que el caso anterior.

- Los reservados para determinados tipos de maniobras, como por ejemplo los carriles de aceleración o deceleración.

Especial referencia a la circulación por autopistas y autovías.

Se contemplan tres situaciones:

- a) Se prohíbe circular por autopistas y autovías con vehículos de tracción animal, bicicletas, ciclomotores y vehículos para personas de movilidad reducida. No obstante lo anterior, los conductores de bicicletas mayores de 14 años podrán circular por los arcenes de las autovías, salvo que por razones

justificadas de seguridad vial se prohíba mediante la señalización correspondiente. Dicha prohibición se complementará con un panel que informe del itinerario alternativo.

b) Todo conductor que, por razones de emergencia, se vea obligado a circular con su vehículo por una autopista o autovía a velocidad anormalmente reducida deberá abandonarla en la primera salida.

c) Los vehículos especiales o en régimen de transporte especial que excedan de las masas y dimensiones establecidas en el Reglamento General de Vehículos podrán circular excepcionalmente, por autopistas y autovías cuando así se indique en la autorización complementaria de circulación de la que deberán ir provistos, y los que no excedan de dichas masas y dimensiones, cuando, con arreglo a sus características, puedan desarrollar una velocidad superior a 60 kilómetros por hora en llano y cumplan la condiciones que se establecen en el anexo III de este Reglamento.

6.- SUPUESTOS ESPECIALES DE UTILIZACIÓN DE CARRILES: CARRILES REVERSIBLES, CARRILES DE UTILIZACIÓN EN SENTIDO CONTRARIO AL HABITUAL, CARRILES ADICIONALES, CARRIL BUS, CARRIL VAO.

Hasta ahora hemos visto cual es la utilización normal de la calzada y de los carriles en que se divide. Pero existen supuestos en los que se realiza una utilización un tanto atípica de la misma con la finalidad de conseguir una mayor fluidez en la circulación. En unos casos se pretende que sea extensiva para todos los usuarios y de la forma más inmediata posible. En otros a la mayoría de los vehículos que circulan por la vía, sacrificando temporalmente la circulación de aquellos que ocupan mayor espacio y que se mueven con menos agilidad.

Finalmente, en otras ocasiones, se pretende dar prioridad a los vehículos ligeros que transportan un determinado número de personas, especialmente en los accesos a las grandes ciudades.

A.- Los carriles reversibles.

Son aquellos que por construcción pueden ser utilizados en el sentido circulatorio que más convenga desde el punto de vista de la mejor gestión del tráfico. En vías de dos sentidos de circulación suele ocurrir, que uno de los sentidos soporta una densidad de tráfico mayor que el otro, hasta el extremo de llegar a la congestión. Una forma de aprovechar mejor la calzada disponible y evitar estas congestiones de tráfico es que el carril o carriles reversibles puedan ser utilizados por los vehículos que circulan por el sentido en que la circulación es más densa. Es decir, con estos carriles reversibles se conseguirá

que, al ser utilizados en uno o en otro sentido, según las necesidades del momento, el tráfico resulte más fluido en ambos sentidos.

Se regulan en el art. 40 del Reglamento General de Circulación. Este artículo nos indica cómo este tipo de carriles, y así dice que en las calzadas con doble sentido de circulación, cuando las marcas dobles discontinuas delimiten un carril por ambos lados, indican que es reversible. La circulación en un sentido o en otro se regula mediante semáforos de carril u otros medios, como conos, luces, etc. Los conductores que circulen por dicho carril deberán llevar encendida, al menos, la luz de corto alcance o de cruce en sus vehículos tanto de día como de noche, de acuerdo con lo dispuesto en el art. 104.

Finalmente destacar que los supuestos de circulación en sentido contrario al estipulado tendrán la consideración de infracciones muy graves.

Especial referencia a los semáforos cuadrados para vehículos o de carril.

Como norma general, la utilización de los carriles reversibles viene determinada por los semáforos de ocupación de carril, que suelen estar colocados sobre pórticos, pasos elevados, etc., y afectan exclusivamente a los vehículos que circulan por el carril sobre el que están situados dichos semáforos.

* Una luz roja en forma de aspa indica la prohibición de ocupar el carril sobre el que se encuentra encendida a aquellos vehículos hacia los que esté dirigida la luz. Los conductores de los vehículos que circulen por un carril sobre el que se encienda una luz roja en forma de aspa, deberán abandonarlo en el tiempo más breve posible compatible con la seguridad de la circulación, porque ese carril puede estar dispuesto para ser utilizado por los vehículos que circulen en sentido contrario.

* Una luz verde en forma de flecha apuntada hacia abajo indica que se puede circular por el carril sobre el que está encendida.

Esta autorización de la flecha verde de utilización del carril, no exime de la obligación de detenerse ante una luz roja circular o, de obedecer cualquier otra señal o marca vial que obligue a detenerse o a ceder el paso, por excepción a lo dispuesto sobre el orden de preeminencia entre señales, o en su ausencia, del cumplimiento de las normas generales sobre prioridad de paso.

* Una luz blanca o amarilla, intermitente o fija, en forma de flecha, no incorporada a una señal de orientación, colocada encima de un carril y apuntando hacia debajo de forma oblicua, indica la necesidad de irse incorporando, en condiciones de seguridad, hacia el carril al que apunte la flecha, porque el carril por el que se circula va a quedar cerrado en un corto espacio.

B.-Carriles de utilización en sentido contrario al habitual.

Cuando las calzadas dispongan de más de un carril de circulación en cada sentido de la marcha, la autoridad encargada de la regulación del tráfico podrá habilitar, **por razones de fluidez de la circulación**, carriles para su utilización en sentido contrario al habitual, debidamente señalizados con arreglo a lo dispuesto en el art. 144 (las señales circunstanciales y de balizamiento).

Este tipo de carriles solo pueden ser utilizados por motocicletas y turismos, y esta prohibida, por tanto, al resto de los vehículos, incluidos los turismos con remolque.

Obligaciones. En este apartado hemos de hacer una doble diferenciación en función de los usuarios a los que nos dirigamos:

* Usuarios de los carriles habilitados para la circulación en sentido contrario al habitual:

- Circularán siempre, al menos, con la luz de corto alcance o de cruce encendida, tanto de día como de noche.
- A una velocidad máxima de 80 kilómetros por hora y a una mínima, o inferiores si así estuviera establecido o específicamente señalizado.
- No podrán desplazarse lateralmente invadiendo el carril o carriles destinados al sentido normal de la circulación, ni siquiera para adelantar.

* Los conductores de los vehículos que circulen por carriles destinados al sentido normal de circulación, contiguos al habilitado para la circulación en sentido contrario al habitual deberán:

- Llevar encendida la luz de corto alcance o cruce, al menos, tanto de día como de noche.
- Además si disponen de un solo carril para su sentido de circulación, lo harán a una velocidad máxima de 80 kilómetros por hora y a una mínima de 60, o inferiores si así estuviera establecido o específicamente señalizado.
- En el caso de disponer de más de un carril en su sentido de circulación, lo harán a las velocidades que establecen los arts. 48.1.a) 1ª y 2ª, 59 y 50.
- No se podrán desplazar lateralmente ocupando los habilitados para circular contrario al habitual, ni siquiera para adelantar.

Todos estos usuarios deberán poner un especial cuidado en evitar alterar lo elementos fijos o móviles de balizamiento.

El art. 41.1 en su último párrafo hace una mención diferenciada de otro supuesto en el que se permite emplear carriles en sentido contrario al habitual, y es **por motivo de obras**.

Esta diferenciación se produce porque en este caso se dan una serie de peculiaridades de gran importancia:

- La autoridad titular de la carretera será quien habilite carriles para su utilización en sentido contrario al habitual, de acuerdo con el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, con la autoridad autonómica responsable del tráfico, cuando la realización de trabajos en la calzada lo haga necesario.
- Por estos carriles podrán circular todos los tipos de vehículos que estén autorizados a circular por la vía en obras, salvo prohibición expresa.
- A pesar de lo anterior se deberá cumplir con el resto de prescripciones que se fijaban cuando los motivos para habilitar este tipo de carriles era la fluidez del tráfico (luz, velocidad y cambio de carril).

Los supuestos de circulación en sentido contrario al estipulado tendrán la consideración de infracciones muy graves.

En el caso de que se vulnerasen los límites de velocidad establecidos se calificarán como infracciones graves o muy graves, según corresponda, por el exceso de velocidad.

C.- Carriles adicionales circunstanciales de circulación.

En las calzadas con doble sentido de circulación y arcenes, cuando la anchura de la plataforma lo permita, la autoridad encargada de la regulación del tráfico podrá habilitar un carril adicional de circulación en uno de los sentidos de la marcha, mediante la utilización de elementos provisionales de señalización y balizamiento, que modifiquen la zona de rodadura de los vehículos en el centro de la calzada. La habilitación de este carril adicional circunstancial de circulación supone, mediante la utilización de ambos arcenes, disponer de dos carriles en un sentido y de uno en otro. En cualquier caso, esta circunstancia deberá estar debidamente señalizada.

Condiciones de utilización:

- Los vehículos que circulen por los arcenes o por dicho carril adicional lo harán a una velocidad máxima de 80 kilómetros por hora y a una mínima de 60, o inferiores si así estuviera establecido o específicamente señalizado.
- Deberán utilizar al menos el alumbrado de corto alcance o de cruce tanto de día como de noche.
- Se observarán en cuanto que sean aplicables las normas contempladas en el punto 2. Los supuestos de circulación en sentido contrario al estipulado se calificará como infracción muy grave. La vulneración de los límites de velocidad tendrán la consideración de infracciones graves o muy graves, según corresponda, por el exceso de velocidad.

D.- El carril BUS.

Debido a la gran densidad de tráfico que soportan las grandes ciudades, las autoridades encargadas de su regulación suelen reservar carriles para los transportes colectivos de viajeros, con el fin de facilitar su circulación. Se pretende, en la medida de lo posible, dar preeminencia al transporte público y así incentivar su utilización, vendiendo rapidez y comodidad a los usuarios, evitando la utilización indiscriminada de los vehículos particulares dentro del casco urbano. Se ha llegado a un nivel tal de motorización que hace imposible la circulación fluida por las ciudades, especialmente a determinadas horas, y no sólo la circulación, sino también la utilización del poco espacio para estacionar los vehículos.

Este tipo de carriles **se señala** con:

- La señal S-51, señal que no sólo reserva estos carriles a los transportes colectivos, sino que prohíbe la utilización de los mismos al resto de los usuarios. Cuando la señal lleva la mención "TAXI", autoriza también la circulación de estos vehículos por el mismo.
- Además de esta señal vertical, estos carriles están limitados y señalizados con una línea longitudinal continua, excepto en pequeños tramos en que es discontinua. En los tramos en que la marca blanca longitudinal está constituida en el lado exterior del carril, por 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, pero dejando siempre preferencia a los autobuses y, en su caso, a los taxis.
- En este carril suelen estar pintadas las palabras BUS o TAXI, o ambas a la vez, que indican que el carril o zona de estacionamiento, donde está marcado, se reserva permanente o temporalmente para la circulación, parada o estacionamiento de autobuses o taxis, respectivamente, o de ambos a la vez. La circulación, la parada o el estacionamiento de vehículos distintos a los que la palabra o palabras se refieran están prohibidos.

E.- El carril VAO.

Se entenderá por vehículos con alta ocupación aquellos automóviles destinados exclusivamente al transporte de personas, cuya masa máxima autorizada no exceda de 3500 kilogramos, que estén ocupados por el número de personas que para cada tramo de la red viaria se fije de acuerdo lo que establezca la autoridad de tráfico. La utilización de los carriles para vehículos con alta ocupación (VAO) se atenderá a lo siguiente:

1.- La utilización del carril habilitado para VAO queda limitada a:

- motocicletas,
- turismos y

- vehículos mixtos adaptables.

Por tanto, queda prohibida la circulación al resto de los vehículos y conjuntos de vehículos, incluidos los turismos con remolque, así como a los peatones, ciclos, ciclomotores vehículos de tracción animal y animales.

Los carriles para VAO también podrán ser utilizados por:

- Los vehículos autorizados de acuerdo con lo anterior, aún cuando solo lo ocupe su conductor, si el vehículo ostenta la señal V-15 ("Minusválido").
- También se permitirá la circulación de autobuses con una masa máxima autorizada superior a 3500 kilogramos y autobuses articulados, con independencia de su número de ocupantes, en las mismas condiciones de circulación establecidas para los VAO, de forma simultánea, si así se establece en la relación de tramos que publique la autoridad responsable de la regulación del tráfico.

2.- El organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, la autoridad autonómica o local responsable de la regulación del tráfico, previo informe vinculante del titular de la carretera, determinará los tramos de la red viaria en los que funcionarán los carriles reservados para VAO, fijará las condiciones de utilización y publicará, en la forma prevista en el art. 39.4, de este reglamento, la relación de los tramos de la red viaria en los que se habiliten estos carriles.

La publicación se realizará con una antelación mínima de ocho días hábiles en el "Boletín Oficial del Estado" y, facultativamente, en los diarios de las comunidades autónomas que tengan transferida las competencias en materia de regulación del tráfico.

3.- La habilitación o reserva de uno o varios carriles para la circulación de VAO podrá ser permanente o temporal, con horario fijo o en función del estado de la circulación, según lo establezca el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, la autoridad autonómica o local responsable de la regulación del tráfico, quien en circunstancias no habituales y por razones de seguridad vial o fluidez de la circulación, podrá permitir, recomendar u ordenar a otros vehículos la utilización del carril reservado para aquellos, todo ello sin perjuicio de las competencias de los organismos titulares de las carreteras y, en su caso, de las sociedades concesionarias de aquéllas.

4.- Los vehículos en servicio de urgencia, así como los equipos de mantenimiento de las infraestructuras e instalaciones de la vía, podrán utilizar los carriles reservados.

7.- CIRCULACIÓN POR EL ARCÉN: CONDUCTORES OBLIGADOS A SU UTILIZACIÓN.

Como norma general se establece la prohibición de circular por el arcén de las vías. Así los conductores, con carácter general, han de circular por la calzada, que es la que se ha diseñado para ello y que, además, es la que tiene por construcción la cimentación idónea para soportar los pesos de cualquier vehículo con unas masas ajustadas a lo establecido en el anexo IX del Reglamento General de Vehículos, especialmente en lo que se refiere a la masa por eje, que más que la masa total afecta negativamente a la infraestructura (todo esto sin perjuicio de que en determinados tramos de la red viaria se establezcan límites específicos más reducidos).

El Reglamento General de Circulación obliga a determinados usuarios de la vía a desplazarse por los arcones de ésta, si dispusieran de ellos. La finalidad de esta excepción a la regla general es:

- Apartar de la corriente circulatoria principal a aquellos vehículos que puedan entorpecer la misma, y ello fundamentalmente por la velocidad reducida a la que circulan.
- Pero no sólo está en juego la fluidez circulatoria, sino también la propia seguridad de los usuarios, en especial la de los obligados a su utilización, puesto que, precisamente, por esa reducida velocidad a la que circulan los hacen más vulnerables, y en concreto, a las colisiones por alcance. A esto hay que añadir que algunos de estos vehículos por sus reducidas dimensiones y fragilidad merecen una especial protección frente al resto de usuarios.

Aunque uno de los motivos por los que no se permite la circulación por el arcén es la debilidad de la estructura de la vía en esta zona, en el caso de los vehículos obligados a circular por el mismo esto no es problema, pues cuando hagamos referencia a los mismos podremos apreciar que su masa máxima es muy reducida, por lo que no se deteriorará la infraestructura ni supondrá un peligro para la seguridad de sus usuarios.

Los conductores que deberán circular por el arcén son:

- Los de vehículos de tracción animal.
- Vehículos con masa máxima autorizada no superior a 3500 kilogramos.
- Ciclos.
- Ciclomotores.
- Vehículos para personas de movilidad reducida.
- Vehículos en seguimiento de ciclistas.
- Los conductores de aquellos vehículos cuya masa máxima autorizada no exceda de 3500 kilogramos que, por razones de emergencia, lo hagan a velocidad anormalmente reducida, perturbando con ello gravemente la circulación.

Esta obligación se establece si no existe vía o parte de la misma que les esté especialmente destinada. Si no fuere así circularán por el arcén de su derecha, si fuera transitable y suficiente para cada uno de estos, y si no lo fuera, utilizarán la parte imprescindible de la calzada.

Se permite que en los descensos prolongados con curvas, cuando razones de seguridad lo permitan, los conductores de bicicletas podrán abandonar el arcén y circular por la parte de la derecha que necesiten.

Condiciones de circulación:

* Se prohíbe que los vehículos que se han enumerado circulen en posición paralela, excepto:

- Las bicicletas, que podrán hacerlo en columna de a dos, orillándose todo lo posible al extremo derecho de la vía y colocándose en hilera en tramos sin visibilidad, y cuando formen aglomeraciones de tráfico. En las autovías sólo podrán circular por el arcén, sin invadir la calzada en ningún caso.

- Los ciclomotores, cuando el arcén sea transitable y suficiente, podrán circular en columna de a dos, sin invadir la calzada en ningún caso.

* El conductor de los vehículos obligados a circular por el arcén, excepto las bicicletas, no podrán adelantar a otro si la duración de la marcha de los vehículos colocados paralelamente excede los 15 segundos o el recorrido efectuado en dicha forma supera los 200 metros.

* Los vehículos históricos estarán a lo que determine su reglamento específico, aprobado por RD 1247/1995, de 14 de julio (BOE nº 189, de 9 de agosto de 1995). Así el art. 10 del Reglamento de Vehículos Históricos establece las normas de circulación de los mismos, y en lo que se refiere a su situación en la calzada:

En lo no previsto específicamente, serán de aplicación a los vehículos históricos las normas que regulan la circulación de los vehículos en general.

- Los que no sean capaces de superar la velocidad de 40 kilómetros por hora circularán por el arcén, si fuera practicable y suficiente, o, en su defecto, lo más posible al borde exterior derecho de la calzada, excepto cuando vayan a efectuar un adelantamiento o un giro a la izquierda, maniobras que únicamente podrán realizar si con ellas no obligan a otros conductores a modificar bruscamente la dirección o la velocidad de sus vehículos. Los vehículos históricos no circularán por autopista ni autovía si no alcanzan, como mínimo, la velocidad de 60 kilómetros por hora.

El anexo II del Reglamento General de Conductores, regula en su sección tercera la participación de este tipo de vehículos en determinados eventos (concentraciones, rallyes, etc.), aunque este tema no tiene como objeto su desarrollo.