

TEMA 42

CIRCULACIÓN DE BICICLETAS, CICLOMOTORES Y VEHICULOS DE MOVILIDAD PERSONAL. PECULIARIDAD DE LAS NORMAS QUE LA REGULAN. CARRILES Y PASOS PARA CICLISTAS. CONDICIONES TÉCNICAS QUE DEBEN REUNIR. PROHIBICIONES ESPECIALES. CIRCULACIÓN DE QUADS. CIRCULACIÓN DE ANIMALES Y VEHÍCULOS DE TRACCIÓN ANIMAL. PRIORIDAD DE PASO DE LOS VEHÍCULOS SOBRE LOS ANIMALES: EXCEPCIONES.

CIRCULACIÓN DE BICICLETAS, CICLOMOTORES Y VEHICULOS DE MOVILIDAD PERSONAL

- Introducción.
- Concepto según Reglamento de Vehículos. Novedades.
- Normativa: La Ley de Seguridad Vial.

PECULIARIDADES DE LAS NORMAS QUE LA REGULAN.

- Normas que afectan al conductor.
- Normas que afectan al vehículo.
- Normas de circulación.
- Otras normas.

CARRILES Y PASOS PARA CICLISTAS.

- Posición, preferencia. Señales que lo complementan.

CONDICIONES TÉCNICAS QUE DEBEN REUNIR.

- Ciclos y bicicletas.
- Ciclomotores.
- Vehículos de movilidad personal

PROHIBICIONES ESPECIALES.

- Referidas al pasaje.
- Referidas al uso de carriles o partes de la vía.

CIRCULACIÓN DE QUADS.

CIRCULACIÓN DE ANIMALES.

- El problema de concretar el concepto de conductor de animales.
- Normas que afectan al conductor.
- Normas que afectan a la circulación. La señalización para hacerse ver.

CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS DE TRACCIÓN ANIMAL.

- Normas que afectan al conductor.
- Normas que afectan al vehículo.

PRIORIDAD DE PASO DE LOS VEHÍCULOS SOBRE LOS ANIMALES: EXCEPCIONES.

- Normativa general.
- Excepciones.
- La responsabilidad por atropello de especies cinegéticas.

CIRCULACIÓN DE BICICLETAS, CICLOMOTORES Y VEHICULOS DE MOVILIDAD PERSONAL.

La bicicleta, el ciclomotor y el vehículo de movilidad personal (VMP) deben compartir la vía con vehículos más rápidos y pesados. Ello obliga a adaptar tanto las infraestructuras como la normativa para evitar en lo posible nuevas situaciones de riesgo para quienes utilizan estos vehículos, que se integran en el grupo de usuarios vulnerables de la vía.

-La bicicleta ha pasado de ser un elemento necesario para el transporte diario y económico, a ser un elemento para el ocio y el disfrute los días festivos, si bien en los últimos años como consecuencia de la creciente preocupación por el cambio climático causado por la emisión de gases que provocan el efecto invernadero y de la promoción de hábitos saludables para la población, se ha incrementado sensiblemente su uso como medio de desplazamiento cotidiano, especialmente en entornos urbanos.

-El ciclomotor, cuyo concepto inicial era una "bicicleta a la que se le incorpora un pequeño motor" ha evolucionado de manera sustancial pasando a disponer de carrocería cerrada y tres o cuatro ruedas asemejándose en muchos casos a pequeños turismos, de potencia limitada.

-Los VMP son vehículos de una sola plaza, con frecuencia plegables para facilitar su transporte, concebidos para la "micromovilidad" y propulsados por motor eléctrico que les permite desarrollar velocidades máximas de 25 km/h, aún cuando tienen algunos antecedentes históricos que se remontan a la primera mitad del siglo pasado, irrumpen con fuerza durante la segunda década de este siglo en el escenario urbano.

La LSV, en su Anexo I define el ciclo como el vehículo de dos ruedas, por lo menos, accionado exclusivamente por el esfuerzo muscular de las personas que lo ocupan, en particular mediante pedales o manivelas. A su vez, define la bicicleta como el ciclo de dos ruedas.

El Reglamento General de vehículos añade otro concepto, el de "Bicicleta de pedaleo asistido" como la "bicicleta que utiliza un motor, con potencia no superior a 0'5 kw. como ayuda al esfuerzo muscular del conductor. Dicho motor deberá

detenerse cuando se dé cualquiera de los siguientes supuestos:

- El conductor deja de pedalear.
- La velocidad supera los 25 km./h."

Por su parte, de la definición **de bicicleta de pedaleo asistido** se deduce que, pese a llevar un motor se trata de una bicicleta y por lo tanto le será de aplicación la normativa que afecta a las bicicletas.

En mayo de 2019 la Dirección General de Tráfico emitió Nota de prensa en relación a estas bicicletas de pedaleo asistido ante la proliferación de ventas de vehículos de dos ruedas y la similar apariencia física entre bicicletas de pedales con pedaleo asistido y los ciclos de motor, y en relación a la obligación de matricular los ciclos de motor (categoría europea L1e-A):

En primer lugar aclaró que **las bicicletas de pedales con pedaleo asistido**, conocidas como EPAC (Electronically Power Assisted Cycles) por sus siglas en inglés no están incluidas dentro de la clasificación de vehículos de la categoría L, por tanto no necesitan homologación ni matriculación.

Las bicicletas de pedaleo asistido se definen por Reglamento de la UE como: bicicletas de pedales con pedaleo asistido equipadas con un motor eléctrico auxiliar, de potencia nominal continua máxima inferior o igual a 250W, cuya potencia disminuya progresivamente y que finalmente se interrumpa antes de que la velocidad del vehículo alcance los 25km/h o si el ciclista deja de pedalear.

En ocasiones, en el mercado se pueden encontrar ciclos de similar apariencia estética que las EPAC, pero con prestaciones superiores que están catalogadas como vehículo a motor, pudiendo llegar a *ciclomotores e incluso motocicletas, como por ejemplo los ciclos de motor (categoría europea L1e-A)*.

Estos ciclos están incluidos en la categoría L1e de vehículos de motor de dos ruedas ligeros, a diferencia de las EPAC y, por tanto, para autorizar su circulación, deberán estar homologados y matriculados, así como cumplir con el resto de las obligaciones establecidas en el ordenamiento jurídico, relativas al seguro obligatorio, cumplimiento de la frecuencia de inspección técnica, utilización del casco, titularidad del permiso de conducción etc.

Hay que destacar que mediante Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre, se modifica el Reglamento General de Vehículos, y en el ámbito que nos ocupa:

Se sustituye el concepto de «Bicicleta con pedaleo asistido» por el de «bicicleta de pedales con pedaleo asistido,»

cuya definición queda redactada de conformidad a lo dispuesto en el artículo 2, apartado h), del Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos, del siguiente modo:

«Bicicleta de pedales con pedaleo asistido: bicicletas equipadas con un motor eléctrico auxiliar, de potencia nominal continua máxima inferior o igual a 250 W, cuya potencia disminuya progresivamente y que finalmente se interrumpa antes de que la velocidad del vehículo alcance los 25 km/h o si el ciclista deja de pedalear.»

La **Estrategia Estatal por la Bicicleta**, que ha aprobado el Gobierno a iniciativa del Ministerio de Transportes, y Movilidad Sostenible, pretende **incrementar el uso de la bicicleta** y promover un **cambio cultural favorable hacia la movilidad sostenible**, para lograrlo lanza un centenar de medidas que van desde ayudar a las empresas con planes de movilidad sostenible a ir al colegio pedaleando.

La estrategia se divide en **10 áreas temáticas con 28 bloques de acción hasta 2025**. El fomento del ciclismo incluye actividades de educación vial en **centros escolares** para "formar al alumnado, a progenitores y al profesorado en **movilidad segura y habilidades de manejo de la bicicleta**" y un programa de ayudas para realizar actividades ciclistas en los centros o habilitar itinerarios seguros para ir al cole en bici.

Las prioridades de la estrategia son avanzar en la movilidad sostenible a través de un cambio modal a la bicicleta, **promover la vida saludable** mediante la movilidad activa, aprovechar el **potencial del cicloturismo**, fomentar y proteger el ocio y el deporte en bicicleta y coordinar la acción del Estado en el impulso de la bicicleta.

-La Oficina General de la bicicleta nace con el objetivo de aumentar el número de españoles que la usan a diario.

Por otra parte, **el ciclomotor** es un vehículo tuvo su origen en una bicicleta a la que se le había añadido un pequeño motor auxiliar de poca potencia, pero que posteriormente evolucionaría de forma que cada vez se parecía menos a una bicicleta y se asemejaba más a una motocicleta y con motores más potentes de forma que la Ley de Seguridad Vial en el Anexo I (texto consolidado) señala que tienen la consideración de ciclomotor los vehículos que se definen a continuación:

- **Ciclomotor:** Tienen la condición de ciclomotores los vehículos que se definen a continuación:

a) Vehículo de dos ruedas, con una velocidad máxima por construcción no superior a 45 km/h y con un motor de cilindrada inferior o igual a 50 cm³, si es de combustión interna, o bien con una potencia continua nominal máxima inferior o igual a 4 kW si es de motor eléctrico.

b) Vehículo de tres ruedas, con una velocidad máxima por construcción no superior a 45 km/h y con un motor cuya cilindrada sea inferior o igual a 50 cm³ para los motores de encendido por chispa (positiva), o bien cuya potencia máxima neta sea inferior o igual a 4 kW para los demás motores de combustión interna, o bien cuya potencia continua nominal máxima sea inferior o igual a 4 kW para los motores eléctricos.

c) Vehículos de cuatro ruedas, cuya masa en vacío sea inferior o igual a 350 kilogramos no incluida la masa de baterías para los vehículos eléctricos, cuya velocidad máxima por construcción sea inferior o igual a 45 km/h, y cuya cilindrada del motor sea inferior o igual a 50 cm³ para los motores de encendido por chispa (positiva), o cuya potencia máxima neta sea inferior o igual a 4 kW para los demás motores de combustión interna, o cuya potencia continua nominal máxima sea inferior o igual a 4 kW para los motores eléctricos.

En estos nuevos conceptos de ciclomotor se aprecian como modificaciones más importantes la desaparición de la limitación de que fuera sólo de una plaza y que, actualmente los ciclomotores pueden ser de dos, tres o cuatro ruedas y que, junto a la limitación para determinados motores de que no superen los 50 cm³, otros motores se limitan por su potencia.

Para su conducción se precisa el permiso (ya no se trata de una licencia) de conducción de la clase AM (o superior, A-1, A-2, A o B), pero que no permite llevar pasajeros hasta los 18 años.

La transformación no ha sido solamente física, también la normativa, adaptándose a las nuevas circunstancias.

El Reglamento de Vehículos de 1998 supuso importantes modificaciones en lo referente a condiciones técnicas y trámites administrativos relacionados con estos vehículos, en especial su matriculación que hasta entonces no estuvo prevista existiendo tan solo registros municipales de estos vehículos.

Asi mismo, hay que destacar que mediante Real Decreto 970/2020 de 10 de noviembre, se modifica el Reglamento General de Vehiculos:

Se elimina el concepto de «cuatriciclo» y se incorporan los conceptos de «cuatriciclo ligero», «cuatriciclo pesado», «ciclo de motor» y «vehículo de movilidad personal», cuyas definiciones quedan redactadas del siguiente modo:

-«Cuatriciclo ligero: Definido conforme a lo dispuesto en el anexo I del Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, para la categoría L6e.»

-«Cuatriciclo pesado: Definido conforme a lo dispuesto en el anexo I del Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, para la categoría L7e.»

-«Ciclo de motor: Definido conforme a lo dispuesto en el anexo I del Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, para la categoría L1e-A.»

-«Vehículo de movilidad personal: Vehículo de una o más ruedas dotado de una única plaza y propulsado exclusivamente por motores eléctricos que pueden proporcionar al vehículo una velocidad máxima por diseño comprendida entre 6 y 25

km/h. Sólo pueden estar equipados con un asiento o sillín si están dotados de sistema de autoequilibrado. Se excluyen de esta definición los Vehículos sin sistema de autoequilibrado y con sillín, los vehículos concebidos para competición, los vehículos para personas con movilidad reducida y los vehículos con una tensión de trabajo mayor a 100 VCC o 240 VAC, así como aquellos incluidos dentro del ámbito del Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013.»

PECULIARIDAD DE LAS NORMAS QUE REGULAN LA CIRCULACIÓN DE BICICLETAS, CICLOMOTORES Y VEHICULOS DE MOVILIDAD PERSONAL

Existen toda una serie de normas que afectan especialmente a estos vehículos, bien por ir dirigidas a sus conductores o a otros usuarios que deben adoptar determinadas precauciones al coincidir los mismos.

En cuanto a la autorización para conducir no se precisa ningún tipo de autorización para la conducción de VMP, de ciclos o bicicletas ni para las bicicletas de pedales con pedaleo asistido, mientras que se precisa el permiso AM (o A-1 o B) para la conducción de los ciclomotores de dos o tres ruedas o cuatriciclos ligeros aunque podrá estar limitado a la conducción de ciclomotores de tres ruedas o cuatriciclos ligeros (los que hayan obtenido el permiso con este tipo de vehículos).

Si se trata de **ciclomotores** para más de una persona sólo podrá llevar pasaje cuando su conductor sea mayor de 18 años (R.G. de conductores art. 4.2.a), siempre que el pasajero sea mayor de 12 años, utilice casco de protección, vaya a horcajadas y con los pies apoyados en los reposapiés laterales y en el asiento detrás del conductor, nunca situado entre el conductor y el manillar, en su caso. Excepcionalmente los mayores de siete años podrán circular en ciclomotores conducidos por su padre, madre o tutor o por personas mayores de edad autorizadas por ellos, utilicen casco homologado y se cumplan las anteriores prescripciones (Art. 12 R.G. de Circulación).

Las licencias que autorizan a conducir vehículos para personas con movilidad reducida y las que autorizan a conducir vehículos agrícolas no autorizan a conducir ciclomotores.

En relación con la **obligación de aseguramiento**, la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, en su artículo 2 establece la obligación de asegurarse de todo propietario de vehículos a motor que tenga su estacionamiento habitual en España. Por otro lado, el Reglamento sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la circulación de vehículos a motor, señala en su artículo 1.1 que los ciclomotores tienen la consideración de vehículos de motor a los efectos de la responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos a motor y de la obligación de estar asegurados. Por el contrario, ni los VMP, ni las bicicletas tienen obligación de estar asegurados.

Respecto a las **normas de homologación** del vehículo, el artículo 21 del R.G. de Vehículos determina que los ciclomotores, como condición indispensable para su matriculación, deberán corresponder a tipos previamente homologados, según la reglamentación que se recoge en el anexo I. Los ciclomotores deberán cumplir lo

dispuesto para las motocicletas y vehículos de tres ruedas en los artículos 5, 6, 7, 8, 11 (apartados 1 al 11, 19 y 20), 15 y 20 de este Reglamento. Del artículo 12 de dicho reglamento les será de aplicación lo dispuesto para las motocicletas, salvo la exigencia de freno de estacionamiento del apartado 8.5.

En relación con la **matriculación** dispone el artículo 28 del Reglamento de vehículos que:

La matriculación y expedición de la licencia de circulación de los ciclomotores y ciclos de motor se efectuará por el propietario, el arrendatario con opción de compra o el arrendatario a largo plazo de la Jefatura de Tráfico de la provincia en que tenga su domicilio legal en la Jefatura de Tráfico del domicilio legal del propietario, del arrendatario con opción de compra o del arrendatario a largo plazo.

La solicitud, formulada en modelo oficial, se dirigirá a la Jefatura de Tráfico y a ella se acompañarán los documentos que se indican en el Anexo XIII del R. G. de Vehículos.

El modelo del permiso de circulación será de color verde, de formato UNE A5, de 148 por 210 milímetros, y estará compuesto de cuatro páginas y contendrá los datos que se indican en el anexo XIII del Reglamento General de Vehículos, entre otros, la matrícula, la fecha de matriculación, nombre y domicilio del titular, marca, características técnicas y servicio al que se destina.

En el Anexo XVIII del Reglamento de vehículos se recogen los distintos modelos de **placas de matrícula** de los ciclomotores, previstas para ser colocadas una sola de ellas en la parte posterior del vehículo de forma vertical u horizontal.

Normas de circulación: El artículo 13 .5 de la LTSV en cuanto a normas generales de circulación regula que *Queda prohibido circular con menores de doce años como pasajeros de ciclomotores o motocicletas, con o sin sidecar, por cualquier clase de vía. Excepcionalmente, se permite esta circulación a partir de los siete años, siempre que los conductores sean el padre, la madre, el tutor o una persona mayor de edad autorizada por ellos, utilicen casco homologado y se cumplan las condiciones específicas de seguridad establecidas reglamentariamente.*

Los **VMP** deberán circular por la calzada. El artículo 38.4 del R.G. de Circulación, prohíbe la circulación de VMP por travesías, vías interurbanas y autopistas y autovías que transcurren dentro de poblado. Asimismo, queda prohibida la circulación de estos vehículos en túneles urbanos.

Elementos de protección: El artículo 118 del R. de Circulación dispone respecto de los conductores de bicicletas y, en su caso, los ocupantes estarán obligados a utilizar cascos de protección homologados o certificados según la legislación vigente, cuando circulen en vías interurbanas, salvo en rampas ascendentes prolongadas (concepto que no está definido) o por razones médicas que se acreditarán mediante el oportuno certificado o en condiciones extremas de

calor.

En cuanto a la utilización de prendas reflectantes, el artículo Artículo 75 de la LTSV señala que *Son infracciones leves las conductas tipificadas en esta ley referidas, entre otras, a:*

- a) Circular en una bicicleta sin hacer uso del alumbrado reglamentario.*
- b) No hacer uso de los elementos y prendas reflectantes por parte de los usuarios de bicicletas.*
- c) Incumplir las normas contenidas en esta Ley que no se califiquen expresamente como infracciones graves o muy graves en los artículos siguientes, especialmente en el caso de los conductores de bicicletas siempre que no comprometan la seguridad de los usuarios de la vía.*

El artículo 98.3 del R. G. de Circulación que dispone que cuando sea obligatorio el uso del alumbrado, los conductores de bicicletas llevarán, además, colocada alguna prenda reflectante que permita a los conductores y demás usuarios distinguirlos a una distancia de 150 metros si circulan por vía interurbana.

En cuanto a los conductores y pasajeros de ciclomotores el mismo artículo 118 dispone que deberán utilizar adecuadamente cascos de protección homologados o certificados según la legislación vigente, cuando circulen tanto por vías urbanas como en interurbanas, salvo que dispongan de estructura de autoprotección y estén dotados de cinturones de seguridad y así conste en el correspondiente certificado de características del ciclomotor, en cuyo caso deberán utilizar dicho cinturón tanto en vías urbanas como interurbanas.

Por Ley 18/2021 se modifica el artículo 47 del TR LSV, que queda redactado del siguiente modo:

«Artículo 47 Cinturón, casco y restantes elementos de seguridad

El conductor y ocupantes de vehículos a motor y ciclomotores están obligados a utilizar el cinturón de seguridad, el casco y demás elementos de protección en los términos que reglamentariamente se determine.

El conductor de un vehículo de movilidad personal estará obligado a utilizar casco de protección en los términos que reglamentariamente se determine.

El conductor y, en su caso, los ocupantes de bicicletas y ciclos en general estarán obligados a utilizar el casco de protección en las vías urbanas, interurbanas y travesías, en los términos que reglamentariamente se determine siendo obligatorio su uso por los menores de dieciséis años, y también por quienes circulen por vías interurbanas.

Reglamentariamente se fijarán las excepciones a lo previsto en este apartado.»

En relación con la **acomodación de los ocupantes**, en los ciclos que por construcción no puedan ser ocupados por más de una persona se podrá transportar,

cuando el conductor sea mayor de edad, un menor de hasta 7 años en asiento adicional que habrá de ser homologado (art. 12 R G de Circulación).

En relación a los ciclomotores en el mismo artículo se señala que sus ocupantes deberán ir a horcajadas y con los pies apoyados en los reposapiés laterales siempre que se trate de vehículos de dos ruedas.

En cuanto al **número de ocupantes**, habrá que atenerse a lo dispuesto en la norma de homologación del vehículo.

Los **VMP**, por definición, son vehículos de una sola plaza que será la que utilice su conductor.

En relación con la **colocación de la carga** y la posibilidad de que sobresalga del vehículo, habrá que estar a lo dispuesto en el artículo 15 del R G. de Circulación. Cuando se trate de bicicletas o ciclomotores de dos ruedas el punto 3 de dicho artículo dispone, que en los vehículos de anchura inferior a un metro, la carga no deberá sobresalir lateralmente más de 0,50 metros a cada lado del eje longitudinal del mismo de forma que el ancho total incluida la carga que sobresalga no puede ser superior a un metro. El mismo artículo señala que la carga no podrá sobresalir por la parte anterior y que por la parte posterior no podrá sobresalir más de 0,25 metros.

Cuando se trate de ciclos o ciclomotores distinto de los anteriores, es decir los que tengan de anchura un metro o más, habrá que estar a lo dispuesto en las normas generales del artículo 15 del Reglamento prevista para los vehículos destinados exclusivamente al transporte de mercancías.

Igualmente deberán aplicarse las normas previstas en el mismo artículo citado para **señalizar la carga** que sobresalga tanto de día como de noche o cuando se circule en condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad.

Los conductores de ciclos, ciclomotores y VMP están sometidos a las normas generales sobre **bebidas alcohólicas** como el resto de los usuarios y obligados a someterse a las pruebas de detección correspondientes, de manera que según dispone el artículo 20 del R. G. de Circulación, no podrán circular por las vías objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial con tasa de alcohol en sangre superior a 0'5 gramos por litro, o de alcohol en aire espirado superior a 0'25 miligramos por litro y durante los dos años siguientes a la obtención del permiso o licencia que les habilita para conducir se reducen estas cifras en sangre a 0,3 gramos por litro y en aire espirado a 0,15 miligramos por litro.

Igualmente quedan sometidos a lo dispuesto en el artículo 27 sobre estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas.

La Ley 18/2021 modifica el artículo 14 del TR LSV indicando:

*“No puede circular por las vías objeto de esta Ley el conductor de cualquier vehículo con tasas de alcohol superiores a las que reglamentariamente se determine. **En ningún caso el conductor menor de edad podrá circular por las vías con una tasa de alcohol en sangre superior a 0 gramos por litro o de alcohol en aire espirado superior a 0 miligramos por litro.***

Tampoco puede hacerlo el conductor de cualquier vehículo con presencia de drogas en el organismo, de las que se excluyen aquellas sustancias que

se utilicen bajo prescripción facultativa y con una finalidad terapéutica, siempre que se esté en condiciones de utilizar el vehículo conforme a la obligación de diligencia, precaución y no distracción establecida en el artículo 10.»

También, como conductores de vehículos, están sujetos a la **prohibición de conducir y utilizar cascos o auriculares conectados a aparatos receptores o reproductores de sonido**, así como la utilización durante la conducción de dispositivos de telefonía móvil y cualquier otro medio o sistema de comunicación, excepto cuando el desarrollo de la comunicación tenga lugar sin emplear las manos ni usar cascos, auriculares o instrumentos similares, prevista en el art.18 del Reglamento general de circulación.

En relación con la **señalización de las maniobras**, los conductores de ciclos, ciclomotores y VMP están sometidos a la normativa general del artículo 108 del Reglamento que obliga a advertir al resto de los usuarios de la vía acerca de las maniobras que vayan a efectuar con sus vehículos. Como norma general dichas advertencias se harán utilizando la señalización luminosa del vehículo con la que van equipados la gran mayoría de ciclomotores, los VMP y algunos ciclos, y los que no disponen de dicha señalización luminosa podrán efectuar las señales con el brazo. Continúa diciendo dicho artículo que la validez de las realizadas con el brazo quedará subordinada a que sean perceptibles por los demás usuarios de la vía y precisamente estos vehículos por su pequeño volumen permiten efectuar señales con el brazo que pueden ser reconocidas por otros usuarios.

En estos casos, conviene recordar que en sustitución de los indicadores de dirección se utilizará el brazo.

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

En cuanto a las advertencias acústicas deberán cumplir las normas generales contenidas en el artículo 110 del R G de Circulación para todos los usuarios.

UTILIZACIÓN DE CARRILES

En cuanto a la utilización de la vía y en concreto de los **arcenes**, el artículo 36.1 del R. G. de Circulación dispone que: "Los conductores de vehículos de tracción animal, vehículos especiales con masa máxima autorizada no superior a 3.500 kilogramos, ciclos, ciclomotores, vehículos para personas de movilidad reducida o vehículos de seguimiento de ciclistas, en el caso de que no exista vía o parte de ella que les esté especialmente destinada, circularán por el arcén de su derecha, si fuera transitable y suficiente para cada uno de estos, y, si no lo fuera utilizarán la parte imprescindible de la calzada.

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

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

En cuanto a la circulación en autopistas y autovías, el Artículo 38 del R G de circulación prohíbe circular por autopistas y autovías con vehículos de tracción animal, bicicletas, ciclomotores y vehículos para personas de movilidad reducida y VMP.

No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, los conductores de bicicletas mayores de 14 años podrán circular por los arcones 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.

El artículo 25.5 de la LTSV establece que “Los vehículos de movilidad personal y las bicicletas y ciclos no podrán circular por las aceras. Reglamentariamente se fijarán las excepciones que se determinen.”

Por otro lado la fragilidad de estos vehículos y la inestabilidad que ofrecen los de dos ruedas ha obligado a extremar las precauciones en cuanto a separaciones laterales por ello se regula que "Todo conductor de vehículo automóvil que se proponga realizar un adelantamiento a un ciclo o ciclomotor, o conjunto de ellos deberá realizarlo ocupando parte o la totalidad del carril contiguo o contrario, en su caso, de la calzada y guardando una anchura de seguridad de al menos 1,5 metros. Queda expresamente prohibido adelantar poniendo en peligro o entorpeciendo a ciclistas que circulen en sentido contrario, incluso si esos ciclistas circulan por el arcén." **(Art. 35.4 LTSV, según redacción dada por la Ley 18/2021)**

Si es el conductor de un vehículo de dos ruedas el que pretenda adelantar fuera de poblado a otro cualquiera, lo hará de forma que entre aquél y las partes más salientes del vehículo que adelante quede un espacio no inferior a 1,50 metros. En el supuesto de que realice el adelantamiento en poblado aplicará la norma general de dejar un margen lateral de seguridad proporcional a la velocidad y a la anchura y características de la calzada.

La Ley 18/2021 modifica el apartado 2 del artículo 22 de la Ley de seguridad vial, que en relación con la separación con el vehículo precedente, queda redactado del siguiente modo:

«2. El conductor de un vehículo que 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. No obstante, se permite a los conductores de bicicletas circular en grupo sin

mantener tal separación, poniendo en esta ocasión especial atención a fin de evitar alcances entre ellos.»

Con el fin de dar mayor seguridad a los ciclistas, el artículo 114 del Reglamento establece que se prohíbe llevar abiertas las puertas del vehículo, abrirlas antes de su completa inmovilización y abrirlas y apearse de aquél sin haberse cerciorado previamente de que ello no implica peligro o entorpecimiento para otros usuarios, especialmente cuando se refiere a conductores de bicicletas”.

Adelantamientos: Se recoge un supuesto especial en el artículo 87 del Reglamento donde al hablar de la prohibición de adelantar en los pasos para peatones señalizados como tales y en los pasos a nivel y en sus proximidades hace una excepción para estos vehículos al indicar que no obstante dicha prohibición no será aplicable cuando el adelantamiento se realice, previa las oportunas señales acústicas u ópticas, a vehículos de dos ruedas que por sus reducidas dimensiones no impidan la visibilidad lateral. Naturalmente las señales acústicas sólo procederán cuando se realice fuera de poblado y de forma moderada para evitar poder sorprender y hacer caer al conductor del vehículo de dos ruedas.

De la misma forma y en el mismo artículo se recoge una segunda prohibición de adelantar en las intersecciones y sus proximidades que también tiene su excepción para estos vehículos al indicar que dicha prohibición se aplicará salvo que el adelantamiento se realice a vehículos de dos ruedas, sin imponer ninguna obligación de realizar señales previas.

El artículo 84.5 del Reglamento dispone que no se considera adelantamiento los producidos entre ciclistas que circulen en grupo.

El artículo 88 del Reglamento, estableciendo para el adelantamiento a bicicletas y otros usuarios un comportamiento semejante al previsto para obstáculos o vehículos inmovilizados al señalar que cuando en un tramo de vía en que esté prohibido el adelantamiento se encuentren bicicletas, ciclos, ciclomotores, peatones, animales y vehículos de tracción animal, cuando por la velocidad a la que circulen puedan ser adelantados sin riesgo para ellos y para la circulación en general, podrá ser rebasado, aunque para ello haya de ocupar parte del carril izquierdo de la calzada, después de haberse cerciorado de que se puede hacer la maniobra sin peligro.

Circulación en tramos en obras y estrechamientos: en ausencia de señalización u otra norma que establezca un orden de preferencia, el artículo 62 del Reglamento establece que los ciclomotores y bicicletas, junto con las motocicletas deberán dar marcha atrás y dejar pasar a todos los demás tipos de vehículos cuando no sea posible realizar el cruce con otros vehículos que vengan en sentido contrario.

En relación con la forma en que deben efectuarse los **cambios de dirección**, el artículo 76.2 del Reglamento establece un supuesto especial para estos tipos de vehículos al indicar que los ciclos y ciclomotores, 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. La norma no distingue entre dentro o fuera de poblado, por lo que deberá efectuarse de esta manera en todas las circunstancias, pero debe tenerse en cuenta que cuando se redactó la norma los únicos ciclomotores en circulación eran los de dos ruedas, por lo que hoy

en día esta norma no debe entenderse aplicable a los de tres o cuatro ruedas que son más parecidos a pequeños turismos y no plantean los mismos problemas que los vehículos de dos ruedas.

Velocidad: El artículo 48 del Reglamento ha fijado una velocidad máxima para ciclos y ciclomotores de 45 kilómetros por hora. Hay que destacar que dicho límite de velocidad se encuentra situado en el artículo que regula las velocidades fuera de poblado sin que se establezca ninguna limitación en el artículo 50 que es el que trata los límites en poblado.

Los VMP no pueden superar por construcción la velocidad máxima de 25 km/h.

Estacionamiento: Los ciclos, los ciclomotores y los VMP quedan sometidos con carácter general a las normas que regulan la forma de colocación, si bien hay que entender que los de dos ruedas pueden ser incluidos en la excepción que permite otra colocación cuando las características de la vía u otras circunstancias así lo aconsejen

Por otra parte, el artículo 40.2.e) de la LSV al referirse a la prohibición general de estacionar sobre las aceras, puntualiza lo siguiente: *“No obstante, los municipios, a través de ordenanza municipal, podrán regular la parada y el estacionamiento de los vehículos de dos ruedas sobre las aceras y paseos siempre que no se perjudique ni se entorpezca el tránsito de los peatones por ellas, atendiendo a las necesidades de aquellos que puedan llevar algún objeto voluminoso y, especialmente, las de aquellas personas que tengan alguna discapacidad.”* Esta excepción, caso de existir, sería de aplicación a ciclomotores, bicicletas y VMP.

En cuanto a las precauciones que se deberán observar cuando el conductor tenga que abandonar su puesto y no se hace ninguna mención expresa de los ciclos, sin duda por tratarse de normas que no les pueden ser aplicables, pero sí se cita de forma expresa a los ciclomotores que tienen las mismas obligaciones que los demás conductores, en cuanto le sean de aplicación.

Preferencia de paso: Con el fin de intentar dar mayor protección a los ciclistas de forma, el artículo 64 del Reglamento G de Circulación dispone para los ciclistas lo siguiente:

Los conductores de bicicletas tienen prioridad de paso respecto a los vehículos a motor:

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

En los demás casos serán aplicables las normas generales sobre prioridad de paso entre vehículos.

Personas responsables de las infracciones: el artículo 82 de la LSV regula la responsabilidad por las infracciones, que en términos generales, **recaerá directamente en el autor del hecho en que consista la infracción**; No obstante, **a) El conductor de cualquier vehículo para el que se exija el uso de casco por conductor y pasajero será responsable por la no utilización del casco de protección por el pasajero, así como por transportar pasajeros que no cuenten con la edad mínima exigida. b) Cuando la autoría de los hechos cometidos corresponda a un menor de dieciocho años, responderán solidariamente con él de la multa impuesta sus padres, tutores, acogedores y guardadores legales o de hecho, por este orden, en razón al incumplimiento de la obligación impuesta a éstos que conlleva un deber de prevenir la infracción administrativa que se impute a los menores.**

La responsabilidad solidaria quedará referida estrictamente a la pecuniaria derivada de la multa impuesta.

En lo que respecta al **ámbito penal**, los conductores de ciclomotores quedan sometidos al igual que los conductores de vehículos a motor de lo dispuesto en el artículo 379 del Código penal por conducir bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas, al igual que a la obligación de someterse a las pruebas de detección que dispone el artículo 380.

De la misma forma, la conducción de ciclomotores puede ser calificada de conducción temeraria a la que se refiere el artículo 381 del Código Penal.

Los delitos contra la seguridad vial tipificados en el Código Penal hacen referencia expresa a “vehículos de motor y ciclomotores”, por lo que no alcanzan a los VMP que por definición legal no son ni lo uno ni lo otro.

CARRILES Y PASOS PARA CICLISTAS

Ley 18/2021, de 20 de diciembre, por la que se modifica el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, en materia del permiso y licencia de conducción por puntos, modifica, entre otros el artículo 25.5 determinando lo siguiente:

“Los vehículos de movilidad personal y las bicicletas y ciclos no podrán circular por las aceras. Reglamentariamente se fijarán las excepciones que se determinen.”

Centrándonos en los pasos para ciclistas vienen identificados mediante una marca vial transversal definida en el artículo 168 del Reglamento donde se señala que una marca consistente en dos líneas transversales discontinuas y paralelas sobre la calzada.

Para complementar dichos pasos puede utilizarse la señal de advertencia de peligro P-22 Ciclista, que indica peligro por la proximidad de un paso para ciclista o de un lugar donde frecuentemente los ciclistas salen de la vía o la cruzan. El hecho de que junto al paso se coloque o no dicha señal no debe entenderse en ningún caso como modificador del orden de prioridad.

En relación con los **semáforos**, el artículo 148 del Reglamento señala que cuando las luces de los semáforos presentan la silueta iluminada de un ciclo, sus indicaciones se refieren exclusivamente a ciclos y ciclomotores.

En relación con las **vías utilizables**, está prohibido circular por autopista o autovías tanto a las bicicletas como a los ciclomotores y los VMP, si bien existen diversas excepciones ya vistas que no alcanzan a los VMP.

En cualquiera de los casos, el artículo 36 del Reglamento prevé que deberán circular por la vía o parte de la misma que les esté especialmente destinada y, sólo en el caso de no existir dicha posibilidad circularán por el arcén de su derecha, si fuera transitable y suficiente.

En la práctica, las vías especialmente reservadas a estos vehículos se van generalizando, pudiendo presentarse como una vía separada materialmente de la principal que transcurre de forma paralela y por lo tanto con un itinerario coincidente o con un itinerario distinto, en zonas ajardinadas o parques con fines de ocio e independiente del trazado de otras vías principales.

El anexo I de la Ley de Seguridad Vial define los siguientes tipos de vías:

74. Vía ciclista. *Vía específicamente acondicionada para el tráfico de ciclos, con la señalización horizontal y vertical correspondiente, y cuyo ancho permite el paso seguro de estos vehículos.*

75. Carril-bici. *Vía ciclista que discurre adosada a la calzada, en un solo sentido o en doble sentido.*

76. Carril-bici protegido. *Carril-bici provisto de elementos laterales que lo separan físicamente del resto de la calzada, así como de la acera.*

77. Acera-bici. *Vía ciclista señalizada sobre la acera.*

78. Pista-bici. *Vía ciclista segregada del tráfico motorizado, con trazado independiente de las carreteras.*

79. Senda ciclable. *Vía para peatones y ciclos, segregada del tráfico motorizado, y que discurre por espacios abiertos, parques, jardines o bosques.*

No existe una señal específica que permita identificar este tipo de vías, por lo que deberán utilizarse las señales que obligan y prohíben la circulación de dichos vehículos aplicables, con carácter general, en cualquier tipo de vía y que son la señal R-407 regulada en el artículo 155 y la R-105 y R-114 reguladas en el artículo 152 del Reglamento y la señal P-22 definida en el artículo 149 también del mismo Reglamento.

Sólo en el caso de no existir dichas vías reservadas, las bicicletas y los ciclomotores podrán circular por el arcén de la derecha, donde compartirán su utilización con los vehículos de tracción animal, vehículos especiales con peso máximo autorizado no superior a 3500 kilogramos, vehículos para personas de movilidad reducida y con las motocicletas, turismos y camiones con peso máximo autorizado que no exceda de 3.500 kilogramos que, por razones de emergencia, lo hagan a velocidad anormalmente reducida, perturbando con ello gravemente la circulación, según dispone el artículo 36 del R G de Circulación.

En el caso de que no exista arcén o éste no sea transitable, cosa que puede suceder especialmente en relación con los ciclos por las características de sus neumáticos, deberán circular por la calzada, utilizando la parte imprescindible de la misma o, lo que es lo mismo, lo más arrimado a la derecha que sea posible.

En relación con otro tipo de carriles, hay que tener en cuenta que según dispone el artículo 41 del Reglamento, estos vehículos no podrán utilizar los carriles establecidos en sentido contrario al habitual por razones de fluidez, pero si dicho carril se encuentra establecido por la realización de trabajos en la calzada que lo haga necesario, podrán circular por dichos carriles todos los vehículos que estén autorizados a circular por la vía en obras salvo prohibición expresa, por lo que habrá que atenderse a cada situación en particular para saber si pueden circular los ciclos y ciclomotores.

En cuanto a la utilización de carriles adicionales de circulación tampoco hay una prohibición expresa en el artículo 42 del Reglamento que impida que sean utilizados por estos vehículos, si bien su circulación puede producir trastornos a los demás usuarios. El hecho de que exista una obligación de circular a una velocidad máxima de 80 kilómetros por hora y mínima de 60 no ha de ser un obstáculo a su circulación ya que la propia norma añade "o inferiores si así estuviera establecido" y efectivamente tanto los ciclos como las bicicletas tiene establecida una velocidad inferior.

Respecto a la utilización de carriles para vehículos con alta ocupación (carril bus-vao) regulado por Orden de 10 de mayo de 1995, su utilización se encuentra expresamente prohibida tanto a los ciclos como a los ciclomotores.

Respecto a los carriles reversibles regulados en el artículo 40 del Reglamento, no existe una prohibición expresa que impida ser utilizados por ciclos o ciclomotores, si bien para poder utilizarlos es necesario utilizar el alumbrado de corto alcance o cruce del cual carecen los ciclos y como por otro lado los ciclos y ciclomotores están obligados a utilizar la parte imprescindible de la calzada, sólo en el caso de que el carril reversible se encontrase situado a la derecha podría ser utilizado por ellos.

CONDICIONES TÉCNICAS QUE DEBEN REUNIR CICLOS, BICICLETAS y VMP.

• CICLOS Y BICICLETAS.

En relación con los ciclos y bicicletas, el art. 22 del Reglamento de vehículos indica que:

Artículo 22 Ciclos y bicicletas

1. Los ciclos, para poder circular, deberán disponer de:

Un sistema adecuado de frenado que actúe sobre las ruedas delanteras y traseras.

Un timbre, prohibiéndose el empleo de otro aparato acústico distinto de aquél.

2. Además, para circular de noche, por tramos de vías señalizados con la señal de «túnel» o cuando existan condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan

sensiblemente la visibilidad, los ciclos, exceptuando las bicicletas, deberán disponer de:

Luz de posición delantera y trasera.

Catadióptricos traseros y laterales no triangulares.

Catadióptricos en los pedales.

3. Los ciclos y las bicicletas de pedales con pedaleo asistido quedan exceptuados de obtener la autorización administrativa a la que se hace referencia en el apartado 1 del artículo 1.

4. Las bicicletas, para circular de noche, por tramos de vías señalizados con la señal de «túnel» o cuando existan condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad, deberán disponer de los siguientes dispositivos: Luz de posición delantera y trasera, catadióptrico trasero, y podrán disponer de: catadióptricos en los radios de las ruedas y en los pedales.

Aparte de lo anterior y, en relación con las bicicletas, hay que tener en cuenta lo dispuesto en el artículo 43.4 de la Ley de Seguridad Vial: *"Las bicicletas, además, estarán dotadas de elementos reflectantes homologados que reglamentariamente se determine. Cuando circule por vía interurbana y sea obligatorio el uso de alumbrado, el conductor de bicicleta debe llevar colocada, además, alguna prenda o elemento reflectante."*

• CICLOMOTORES

En relación a estos vehículos el Reglamento de vehículos dispone que:

Los ciclomotores, como condición indispensable para su matriculación deberán corresponder a tipos previamente homologados, según la reglamentación que se recoge en el Anexo 1. En particular, deberán estar homologados en España de acuerdo con el Real Decreto 750/2010, de 4 de junio, o en la Unión Europea conforme a la Directiva 2002/24/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo o en el Espacio Económico Europeo cuando ésta le sea de aplicación.

Los ciclomotores deberán cumplir lo dispuesto para las motocicletas y vehículos de tres ruedas en los artículos 5, 6, 7, 8, 11 (apartados 1 a 5 y 7 a 11, 19 y 20), 15 y 20 de este Reglamento y del artículo 12 les será de aplicación lo dispuesto para las motocicletas, salvo la exigencia de freno de estacionamiento y que se refieren a:

Artículo 5. Sobre la necesidad de homologación previa que garantice el cumplimiento de las especificaciones técnicas.

Artículo 6. Requisitos de los componentes y unidades técnicas independientes.

Se prohíbe la puesta en servicio o venta para este fin de los componentes y unidades técnicas independientes que no cumplan con los requisitos de la legislación que les sea de aplicación, cuando vayan a ser montados en vehículos destinados a circular por las vías públicas.

Artículo 7. Reformas de importancia. Deberá realizarse de acuerdo con la normativa específica que las regula.

Artículo 8. Marcas.

1. A efectos de identificación, todo vehículo matriculado o puesto en circulación deberá llevar, de acuerdo con lo que se determine reglamentariamente, en forma fácilmente legible, y de manera que sea difícil su modificación, además de las placas e inscripciones reglamentarias:
 - a) Un número de identificación, grabado, troquelado o inscrito de forma indeleble en el bastidor o estructura autoportante.
 - b) Una placa del fabricante.
2. Queda prohibido efectuar cambios o retoques en los números de identificación del bastidor, así como en las placas e inscripciones reglamentarias.

No se podrá realizar la sustitución total o parcial del bastidor o de la estructura autoportante que afecte a su número de identificación salvo en los casos previstos y bajo el control del órgano competente en materia de Industria.

Artículo 11. Generalidades. Condiciones técnicas.

Las condiciones técnicas que deben cumplir los vehículos de motor, sus partes y sus piezas, para que puedan ser matriculados o puestos en circulación, con las limitaciones, excepciones y especificaciones que se establecen normativamente, son las que se indican en los puntos siguientes:

1. Deben estar contruidos y mantenidos de forma que el campo de visión del conductor hacia delante, hacia la derecha y hacia la izquierda le permita una visibilidad diáfana sobre toda la vía por la que circule.
2. Deben estar provistos de uno o varios retrovisores, según la categoría del vehículo.

El número, las dimensiones y la disposición de los espejos retrovisores deberán reunir los requisitos que se establecen en el Anexo 3 y en la reglamentación que se recoge en el Anexo 1 y permitir al conductor ver la circulación por detrás del vehículo.

En dicho Anexo 3 se establece el número mínimo de retrovisores obligatorios y el número máximo de retrovisores opcionales para ciclomotores, ciclomotores de tres ruedas y cuatriciclos ligeros.

3. Los elementos transparentes del habitáculo que afecten al campo de visión del conductor no deben deformar de modo apreciable los objetos vistos a su través, ni producir confusión entre los colores utilizados en la señalización vial.
4. Si el vehículo está provisto de un parabrisas de dimensiones y forma tales que el conductor, desde su puesto de conducción, no pueda ver normalmente la vía hacia delante más que a través de los elementos transparentes de dicho parabrisas, deberá estar provisto de dispositivos limpiaparabrisas y lavaparabrisas.

Dispondrán además de dispositivos antihielo y antivaho si así lo exige la reglamentación que se recoge en el Anexo 1 de dicho Reglamento.

5. Deben estar provistos de un mecanismo adecuado que permita al conductor mantener la dirección del vehículo y modificarla con facilidad, rapidez y

seguridad.

7. Estará provisto de un aparato productor de señales acústicas que emita un sonido continuo, uniforme y de suficiente intensidad.
8. Los órganos de mando y maniobra, indicadores y testigos deben estar contruidos y montados de tal manera que puedan ser fácilmente identificados, consultados y accionados de forma instantánea por el conductor durante la marcha teniendo su cuerpo en posición normal y sin desatender la conducción.
9. Los órganos mecánicos y su equipo complementario deben estar contruidos y protegidos de manera que durante su funcionamiento y utilización no constituyan peligro para los usuarios de la vía pública aún cuando el vehículo esté detenido.
10. Los órganos motores y, en particular, los depósitos, tubos y piezas que hayan de contener materias inflamables, deben estar contruidos, instalados y protegidos de manera que no constituyan causa de peligro y se reduzca al máximo el riesgo de incendio o de explosión. La boca o tapón del depósito de combustible debe situarse exteriormente a los recintos destinados para los viajeros, al conductor y al compartimento motor.
11. Todo ciclomotor capaz de alcanzar en llano una velocidad superior a los 40 kilómetros por hora, deberá estar provisto de un indicador de velocidad en kilómetros por hora.
19. Deberán cumplir lo establecido en las correspondientes disposiciones sobre emisión de humos, gases contaminantes, ruidos y compatibilidad electromagnética.
20. La potencia fiscal de los motores de los vehículos se calculará según lo dispuesto en el Anexo 5.

Artículo 12. Otras condiciones.

1. Deben estar contruidos y equipados de forma que no tengan, ni en el interior ni en el exterior, adornos u otros objetos con aristas salientes que presenten peligro para sus ocupantes o para los demás usuarios de la vía pública.
2. Deben tener los asientos anclados a la estructura del vehículo de forma resistente.
3. Las puertas deben tener cerraduras y órganos de fijación de manera que impidan su apertura no deseada.
- 4.1. Los materiales transparentes que constituyan elementos de pared exterior del vehículo o de una pared interior de separación deberán ser de una calidad que permita reducir al máximo los riesgos de las lesiones corporales en caso de rotura o de impacto contra ellos. Deben ofrecer una resistencia y elasticidad suficientes, según se determine.
- 4.2. Los vehículos autorizados a transportar simultáneamente personas y carga deberán estar provistos de una protección adecuada a la carga que transporten.
- 5.1. Deben tener sus ruedas provistas de neumáticos o de elementos de elasticidad similar que presenten dibujo en las ranuras principales de la banda

- de rodamiento, y su estado reúna las condiciones mínimas de utilización.
- 5.2. Cuando sea obligatorio o recomendado el uso de cadenas u otros dispositivos antideslizantes autorizados se deberá, bien colocar sobre al menos una rueda motriz a cada lado del vehículo dichas cadenas o dispositivos antideslizantes, bien utilizar neumáticos especiales.
 6. La carrocería del vehículo estará diseñada de forma que se eviten en lo posible las salpicaduras de las ruedas o, en caso contrario, los vehículos deberán estar equipados con protecciones adecuadas a tal efecto. Se exceptúan de esta obligación los vehículos especiales cuando las protecciones sean incompatibles con su utilización.
 7. Deben disponer de un sistema de suspensión elástica que facilite la adherencia y la estabilidad durante la marcha.
 - 8.1. Deben estar provistos de un sistema de frenado que, en su caso, asegure las que le correspondan, según la categoría del vehículo, de entre las siguientes funciones:
 - . Frenado de servicio, capaz de disminuir la velocidad y detener el vehículo de manera rápida, segura y eficaz.
 - . Frenado de socorro, con la misma función que el frenado de servicio en el caso de fallo de éste.
 - 8.4. Toda motocicleta debe estar provista de dos dispositivos de frenado que actúen uno por lo menos sobre la rueda trasera y el otro sobre la rueda delantera. Si la motocicleta estuviera dotada de sidecar, no se exige el frenado de la rueda de éste.
 - 8.5. Los vehículos de tres ruedas simétricas con respecto al plano longitudinal del vehículo, deben estar equipados:
 - . bien con dos dispositivos independientes de frenado de servicio que, simultáneamente, accionen los frenos sobre todas las ruedas.
 - . bien con un dispositivo de frenado de servicio que accione los frenos sobre todas las ruedas y un dispositivo de frenado de socorro que puede ser el freno de estacionamiento.

Artículo 15. Condiciones técnicas de los dispositivos de alumbrado y señalización óptica.

1. Las luces y dispositivos reflectantes que, siendo dobles, tengan la misma finalidad, se corresponderán en color e intensidad y estarán situadas simétricamente, a ser posible, a la misma distancia de los bordes del vehículo.
2. Ninguna luz instalada en un vehículo será intermitente o de intensidad variable, a excepción de las indicadas en la reglamentación que se recoge en el Anexo 1.
3. Las luces posteriores de posición deberán encenderse automáticamente siempre que el vehículo tenga encendidas cualquiera de las de carretera, cruce, delanteras de posición, placa posterior de matrícula o las antiniebla.

Las luces antiniebla traseras sólo podrán encenderse cuando lo estén también las de carretera, las de cruce o las antiniebla delanteras.

Las luces de posición delanteras deben estar encendidas siempre que lo

estén las de cruce, las de carretera o las antiniebla delanteras.

Estas condiciones no se imponen para las luces de cruce o las de carretera cuando se utilizan para dar avisos luminosos.

4. Todos los dispositivos de alumbrado y de señalización óptica de los vehículos de motor y remolcados deberán cumplir las exigencias especificadas en la reglamentación que se recoge en el Anexo 1.
5. No se instalarán en los vehículos más luces que las autorizadas en el presente Reglamento, prohibiéndose expresamente el uso de pinturas o dispositivos luminosos o reflectantes no autorizados, salvo las excepciones previstas.

La Jefatura Central de Tráfico podrá autorizar temporalmente, para la circulación dentro del territorio nacional y previo informe del órgano competente en materia de homologación de vehículos, la instalación de dispositivos o materiales retrorreflectantes en los vehículos ya matriculados con la finalidad de experimentar mejoras en la seguridad vial. Dicho informe tendrá por objeto comprobar su adecuación a la normativa nacional e internacional en la materia, y amparará todas las autorizaciones que se concedan sobre dispositivos o materias retrorreflectantes que posean las mismas condiciones técnicas.

Artículo 20. Condicionamiento de los dispositivos en función del progreso técnico.

Los dispositivos facultativos podrán pasar a ser considerados obligatorios en función del desarrollo del progreso técnico y de que la reglamentación así lo exija.

- VMP

Los VMP deberán ajustarse al manual de características de los vehículos de movilidad personal, aprobado por Resolución de 12 de enero de 2022, de la Dirección General de Tráfico, que regula pormenorizadamente las características técnicas de estos vehículos (BOE nº 18 de 21 de enero de 2022).

PROHIBICIONES ESPECIALES

En cuanto a las prohibiciones especiales en la circulación de ciclos, bicicletas ciclomotores y VMP han quedado señaladas al ver las normas que regulan la circulación de estos vehículos, consistentes fundamentalmente en:

- la prohibición absoluta de llevar pasaje en los VMP, así como en ciclos bicicletas y ciclomotores, cuando no estén previstos para ello.
- la prohibición de utilizar determinados carriles o partes de la vía
- la prohibición de circular por las autopistas y autovías, salvo las excepciones señaladas, que no alcanzan a los VMP, ya que estos solo pueden circular por poblado.

CIRCULACIÓN DE QUADS

Los primeros “quads” se comercializan en nuestro país en 1994, y desde

entonces, el mercado de este tipo de vehículo se ha incrementado.

El “quad” puede definirse de un modo genérico como el vehículo de cuatro o más ruedas, sin carrocería, con sistema de dirección mediante manillar, dotado de sillín donde el conductor va sentado a horcajadas. La denominación popular de “motos de cuatro ruedas” da una idea de las características de estos vehículos y de su masa.

Dentro de esta descripción y con dicho aspecto externo encontramos diferentes tipos de vehículos, en función de las características técnicas que ofrezcan por construcción: vehículos automóviles, vehículos especiales (de obras y servicios y también agrícolas) y vehículos ciclomotores.

La actual definición de QUADS ATV (La expresión ATV significa All Terrain Vehicle, vehículo todoterreno en castellano), la encontramos en el Reglamento de Vehículos en su Anexo II A. Definiciones, de la siguiente manera:

“Vehículo especial de cuatro o más ruedas fabricado para usos específicos muy concretos, con utilización fundamentalmente fuera de carretera, con sistema de dirección mediante manillar en el que el conductor va sentado a horcajadas y dotado de un sistema de tracción adecuado al uso fuera de carretera y cuya velocidad puede ser limitada en función de características técnicas o uso. Se exceptúan de esta definición los vehículos incluidos en las categorías definidas en la Directiva 2002/24/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de marzo de 2002, relativa a la homologación de los vehículos a motor de dos o tres ruedas”.

El apartado B del mismo anexo II del citado Reglamento de Vehículos contiene la clasificación del primer grupo de cifras que le corresponden a los vehículos por criterios de construcción le corresponden actualmente la cifra “66”. Es decir, en la actualidad los vehículos QUADS ATV dispondrán de una ficha técnica con número de clasificación “6600” y sólo podrán ser matriculados como vehículos especiales (de obras y servicios).

El “quad atv” propiamente dicho como vehículo especial (de obras y servicios), se rige por las siguientes reglas:

- a) la **matriculación** se realiza como vehículo especial (de obras y servicios).
- b) la conducción de estos vehículos exige ser titular de un **permiso de conducción** de la clase B (art. 6 del R G de Conductores).
- c) el **número de plazas** que pueden llevar es el que figura en la tarjeta ITV (art. 9.1 del R G de Circulación). No existen restricciones especiales respecto a las características del pasaje que pueden transportar como las establecidas en motos y ciclomotores.
- d) el **casco de protección** es obligatorio (art. 118.1 del R G de Circulación).
- e) en la tarjeta ITV de estos vehículos suele anotarse la **velocidad máxima** a la que pueden circular: 45 Km. /h. En el caso de que no figurase esta anotación, como por sus características pueden desarrollar una velocidad superior a 60 Km. /h en llano, la velocidad máxima a la que

pueden circular es de 70 Km. /h (art. 48.1.c) del R G de Circulación). Si arrastran un remolque o semirremolque, la velocidad máxima del conjunto es de 25 Km. /h (art. 48. 1. c) citado).

- f) **deben circular** por la vía o parte de ella que les esté especialmente destinada; en su defecto, por el arcén de su derecha, si fuera transitable y suficiente y, si no lo fuera, por la parte imprescindible de la calzada (art. 36 del R G de Circulación) **por todo tipo de vías excepto por autopistas y autovías si circulan a una velocidad inferior a 60 km. /h** (art. 49 del R G de Circulación).
- g) por lo que se refiere a la **inspección técnica periódica**, hasta cuatro años están exentos; de cuatro a diez años, la inspección es bienal y de más de diez años, anual (art. 6.1 del Real Decreto 90/2017 de 23 de octubre, de inspección técnica de vehículos).
- h) en cuanto a las **obligaciones tributarias**, no están sujetos al Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte (art. 65 de la Ley de Impuestos Especiales) y sí están sujetos al Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica (art. 92 de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales).
- i) **señales:** V-4, de limitación de velocidad. La señal luminosa V-2 no es obligatoria salvo en el supuesto de que circulen a una velocidad que no supere los 40 Km. /h.

También podrán existir otros vehículos con el aspecto exterior de QUADS pero que no lo son propiamente y en concreto podrán tener una ficha técnica o un certificado de características que, de acuerdo con la clasificación por criterios de construcción empiece por las cifras "03" ciclomotor, "06" automóvil de tres ruedas y cuatriciclos o con menor frecuencia una de las clasificaciones de los vehículos agrícolas autopropulsado, posiblemente el "55" máquina agrícola automotriz y que en su caso deberán ser matriculados, conducidos, cumpliendo la normativa específica de estos vehículos y ajustar su circulación a lo dispuesto, respectivamente para los ciclomotores, vehículos automóviles o vehículos agrícolas.

CIRCULACIÓN DE ANIMALES.

Los usuarios principales de las carreteras son los automóviles, y la presencia de otros usuarios de características diferentes, siempre plantea problemas a la hora de compartir una vía común. Uno de los usuarios que pueden presentar grandes diferencias es la circulación de animales, de forma aislada o en manadas o rebaños.

La primera de las definiciones que da el Anexo I de la Ley de Seguridad Vial define como conductor, entre otros, a la persona a cuyo cargo está un animal o animales.

En el Artículo 126 del R G de Circulación se recogen las normas generales de la circulación de animales referidas a la circulación de animales de tiro, carga o silla, cabezas de ganado aisladas, en manada o en rebaño, de donde debe deducirse que la persona que se encuentre a cargo de uno de estos animales deberá ser considerado conductor de animales, mientras que las personas que circulen con otro tipo de animales de compañía como perros o gatos deben ser considerados peatones, y por lo tanto sometidos a la normativa general de los peatones.

Para los casos en que se trate de animales de tiro, carga o silla, cabezas de ganado aisladas, en manada o en rebaño, el Reglamento ofrece una regulación específica en el Capítulo V (artículos 126 y siguientes) que trata de la circulación de animales, además de otras normas dispersas que también le son de aplicación y que son las siguientes:

El artículo 127 del Reglamento señala que deben ir conducidos, al menos por una persona mayor de dieciocho años, capaz de dominarlos en todo momento.

En cuanto a la zona de la vía que pueden ocupar los animales, el artículo 127 del Reglamento establece que:

a) No invadirán la zona peatonal.

b) Los animales de tiro, carga o silla o el ganado suelto circularán por el arcén del lado derecho y, si tuvieran que utilizar la calzada, lo harán aproximándose cuanto sea posible al borde derecho de la misma; por excepción, se permite conducir uno solo de tales animales por el borde izquierdo, si razones de mayor seguridad así lo aconsejan.

c) Los animales conducidos en manada o rebaño irán al paso, lo más cerca posible del borde derecho de la vía y de forma que nunca ocupen más de la mitad derecha de la calzada, divididos en grupos de longitud moderada, cada uno de los cuales con un conductor al menos y suficientemente separados para entorpecer lo menos posible la circulación; en el caso de que se encuentren con otro ganado que transite en sentido contrario, sus conductores cuidarán de que el cruce se haga con la mayor rapidez y en zonas de visibilidad suficiente y, si circunstancialmente esto no se hubiera podido conseguir, adoptarán las precauciones precisas para que los conductores de los vehículos que eventualmente se aproximen puedan detenerse o reducir la velocidad a tiempo.

d) Sólo atravesarán las vías por pasos autorizados y señalizados al efecto o por otros lugares que reúnan las necesarias condiciones de seguridad.

En conclusión, se establece el mismo criterio establecido para otros conductores que pueden perturbar la circulación, primero utilizar las vías especialmente reservadas, en su defecto el arcén y si no es posible la parte imprescindible de la calzada, dejando libre la mitad de la misma.

Por otro lado, en el artículo 168 del Reglamento, en la regulación que realiza del paso de peatones señala que los conductores de animales, al igual que los de vehículos, deben dejar pasar a los peatones que utilicen el paso.

Señales:

-La señal P-23, Paso de animales domésticos. Peligro por la proximidad de un lugar donde frecuentemente la vía puede ser atravesada por animales domésticos.

- La señal P-24, Paso de animales en libertad. Peligro por la proximidad de un lugar donde frecuentemente la vía puede ser atravesada por animales en libertad.

- La R-117, Entrada prohibida a animales de montura. Prohibición de acceso a animales de montura.

-La R-409. Camino reservado para animales de montura. Obligación para los jinetes de utilizar con sus animales de montura el camino a cuya entrada esté situada

y prohibición a los demás usuarios de la vía de utilizarlo.

En cuanto a las autopistas y autovías, el artículo 128 del Reglamento prohíbe la circulación de animales por las mismas.

En cuanto a la velocidad el apartado c) del citado artículo 127 del Reglamento señala que los animales conducidos en manada o rebaño irán al paso.

En relación con la separación lateral que deben dejar los conductores en los adelantamientos, el artículo 85 del Reglamento señala que cuando se adelante fuera de poblado a animales, la separación lateral que deberá dejar el conductor que se proponga adelantar será de 1,50 metros como mínimo.

En el caso de que dicha maniobra se realice dentro de poblado no se indica una distancia concreta, señalándose en el mismo artículo que se deberá dejar un margen lateral de seguridad proporcional a la velocidad y a la anchura y características de la calzada.

En relación a las normas sobre bebidas alcohólicas, hay que tener en cuenta que las tasas máximas permitidas a que se refiere el artículo 20 del Reglamento de circulación son aplicables a los conductores de vehículos y por lo tanto no lo son a los conductores de animales con independencia de que si les sea aplicable la obligación de conducir con diligencia y precaución y la prohibición de hacerlo de modo negligente o temerario a que se refiere el artículo 3.

En cualquier caso, sí les resulta de aplicación la obligación de someterse a las pruebas de alcoholemia, como cualquier usuario, que se halle implicado en algún accidente de circulación o hayan cometido una infracción a lo tipificado en la ley de Tráfico, según dispone el artículo 21 del R G de Circulación.

Por otro lado, conforme a lo dispuesto en el punto 1.3. del artículo 28 existe la misma obligación de someterse a las pruebas para la detección de sustancias estupefacientes y similares que las indicadas para la alcoholemia.

En cuanto a la obligación de vigilancia, el número 2 del artículo 127 establece claramente y de forma terminante la prohibición de dejar animales sin custodia en cualquier clase de vía.

En relación con la circulación en circunstancias de poca visibilidad, se establece una normativa semejante a la de todos los usuarios, por la que existe la obligación de hacerse ver, regulado de manera suficientemente flexible para adaptarse a las diversas circunstancias que puedan presentarse de forma que en el apartado e) del citado artículo 127 del Reglamento se dispone que si circulan de noche por vías insuficientemente iluminadas o bajo condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad, su conductor o conductores llevarán en el lado más próximo al centro de la calzada luces en número necesario para precisar su situación y dimensiones, que serán de color blanco o amarillo hacia adelante y rojo hacia atrás, y, en su caso podrán constituir un solo conjunto.

Por otro lado, hay que tener en cuenta que la construcción de grandes vías de comunicación han cortado y dejado inservibles gran parte de las cañadas que han atravesado e incluso en las ciudades algunas de sus grandes avenidas o calles están construidas sobre antiguas cañadas, lo que ha dado lugar por parte de la administración e interesados a un intento por recuperar y rehabilitar estas vías de comunicación perdidas.

VEHICULOS DE TRACCIÓN ANIMAL.

Los carros tirados por animales, presentan dificultades de manejo y diferencia de velocidad con los vehículos de motor y se rigen por una normativa específica, al igual que los peatones, animales, ciclos y ciclomotores.

En cuanto a los requisitos para su conducción, teniendo en cuenta que éstos van tirados por animales, parece lógico exigir, al menos, los requisitos necesarios para conducir estos, es decir que se trate de una persona mayor de dieciocho años, capaz de dominarlos en todo momento.

Circulación de conformidad con el R G de Circulación:

En relación con sus normas específicas de circulación, el artículo 36 del Reglamento señala que los conductores de vehículos de tracción animal en el caso de que no exista vía o parte de la misma que le esté especialmente destinada, circularán por el arcén de la derecha, si fuera transitable y suficiente, y, si no lo fuera, utilizarán la parte imprescindible de la calzada.

Por su parte el artículo 128 establece una prohibición expresa de que los vehículos de tracción animal circulen por las autopistas y autovías. Para las autopistas, esta prohibición queda reforzada por lo dispuesto en el artículo 38.

En relación con la preferencia de paso no hay que confundir la normativa aplicable a los carros con la normativa aplicable a los animales:

Los carros, aunque vayan tirados por animales, son vehículos y como tales les resulta de aplicación lo dispuesto en los artículos 56 y 57 del Reglamento dónde se establece que, en ausencia de señalización, la preferencia la tiene el que sale por la derecha, con algunas excepciones, de forma que si es el carro quien aparece por la derecha en una intersección, los demás conductores de vehículos deberán cederle el paso.

Igualmente resulta de aplicación lo dispuesto en los artículos 65 y 66 donde se establece la preferencia de los conductores de vehículos respecto de peatones y animales, también con algunas excepciones.

En el caso de estrechamientos, cuando uno de los vehículos deba dar marcha atrás y no exista otra forma de determinar la preferencia, el artículo 62 del Reglamento establece que los carros tienen preferencia sobre todos los demás vehículos, excepto sobre los vehículos y transportes especiales que excedan de los pesos o dimensiones establecidos en las normas reguladoras de los vehículos y los conjuntos de vehículos (donde deberán entenderse incluidos los vehículos articulados).

En relación con los adelantamientos, el artículo 85 señala que los vehículos que adelanten fuera de poblado a vehículos de tracción animal deberán dejar una distancia mínima de 1,50 metros y si fuera dentro de poblado dejarán un margen lateral de seguridad proporcional a velocidad y a la anchura y características de la calzada.

Por su lado el artículo 36 prohíbe a los vehículos obligados a circular por el arcén, hacerlo en posición paralela, prohibiéndoles adelantar cuando la duración de la marcha en paralelo exceda de quince segundos o el recorrido efectuado en dicha forma exceda de 200 metros.

En cuanto a la velocidad, el artículo 48 señala como velocidad máxima, en

vías fuera de poblado para los vehículos en que su conductor circule a pie la velocidad del paso humano y para los animales que arrastren un vehículo, la del trote, no haciéndose ninguna mención expresa en el artículo 50 cuando la circulación sea en poblado.

En cuanto a la colocación y dimensiones de la carga, el artículo 15 del Reglamento señala que la carga no sobresaldrá de la proyección en planta del vehículo, salvo las excepciones que se citan y concreta que, en los vehículos de tracción animal, se entiende por proyección la del vehículo propiamente dicho prolongado hacia adelante, con su misma anchura, sin sobrepasar la cabeza del animal de tiro más próximo al mismo.

Respecto a las señales (Artículo 155) que tienen una especial referencia con este tipo de vehículos, hay que destacar:

- la R-113. Entrada prohibida a vehículos de tracción animal. Prohibición de acceso a vehículos de tracción animal.

- la R-408. Camino para vehículos de tracción animal. Obligación para los conductores de vehículos de tracción animal de utilizar el camino a cuya entrada esté situada..

En cuanto a las tasas de alcoholemia fijadas en el artículo 20 del Reglamento General de Circulación, a sus conductores les serán de aplicación por tratarse de vehículos. También queda, en su calidad de conductor de vehículo, obligado a someterse a las pruebas en los casos citados en el artículo 21, es decir cuando se encuentre implicado en un accidente, ofrezca síntomas evidentes, cometa una infracción o con ocasión de controles preventivos. Lo mismo cabe decir de la conducción con presencia de drogas en el organismo y de la realización de las pruebas para su detección previstas en el art. 28 del R G de Circulación.

En relación con las normas técnicas necesarias para que los carros puedan ser puestos en circulación por las vías públicas, el Reglamento de vehículos en su artículo 23 señala:

1. Los vehículos de tracción animal, cualquiera que sea el uso a que se destinen, sólo podrán circular por las vías públicas cuando vayan provistos de ruedas neumáticas o de elasticidad similar.
2. Los vehículos de tracción animal que lleven galgas tendrán éstas dispuestas de tal manera que en ningún caso sobresalgan más de 10 centímetros de la parte más saliente del vehículo.
3. Las cadenas y demás accesorios movibles o colgantes deben ir sujetos al vehículo en forma que en sus oscilaciones no puedan salir del contorno del mismo ni arrastrar por el suelo.
4. Los vehículos de tracción animal de dos ruedas deben llevar tentemozos (puntal que se aplica a una cosa expuesta a caerse) adecuados.
5. Los dispositivos obligatorios de alumbrado y señalización óptica, para los vehículos de tracción animal cuando circulen de noche, por tramos de vías señalizados con la señal de "túnel" o con condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad, son los especificados a continuación.
 - . Luz de posición delantera.

- . Luz de posición trasera.
 - . Catadióptricos traseros no triangulares,
- Esto viene detallado en el Anexo X del R G de Vehículos.

Si el vehículo de tracción animal llevase luces a ambos lados, serán iguales y simétricas, y si las tuviese en un solo lado, irán situadas en el izquierdo del sentido de la marcha.

Los catadióptricos estarán situados lo más cerca que sea posible a los extremos del vehículo.

En la redacción del alumbrado que da el Reglamento deberá situarse una (o dos) en la parte de delante y otra en la de atrás.

PRIORIDAD DE PASO DE LOS VEHÍCULOS SOBRE LOS ANIMALES: EXCEPCIONES

En cuanto a la preferencia de paso, hay que tener en cuenta lo dispuesto en artículo 66 del Reglamento G de Circulación que dispone que los conductores tienen prioridad de paso para sus vehículos respecto de los animales, salvo en los casos siguientes:

- a) En las cañadas debidamente señalizadas.
- b) Cuando vayan a girar con su vehículo para entrar en otra vía y haya animales cruzándola, aunque no exista paso para éstos.
- c) Cuando el vehículo cruce un arcén por el que estén circulando animales que no dispongan de cañada.

Es decir que se establece una prioridad general a favor del conductor de vehículos, pero con algunas excepciones.

En cuanto a la referencia de "cañada", de acuerdo con la equiparación que realiza posteriormente en el punto segundo del mismo artículo con pasos de ganado, habrá que entenderlo en un sentido amplio referido tanto a la cañada propiamente dicha como al cordel o la vereda o cualquiera otro y que según lo dispuesto en el artículo 570 del Código Civil, la cañada no podrá exceder en todo caso de la anchura de 75 metros, el cordel de 37,5 metros, y la vereda de 20 metros.

El Art.66.2 del Reglamento se indica que las cañadas o pasos de ganado de carácter general se señalará por medio de paneles complementarios con la inscripción "Cañada", que se colocará debajo de la señal "Paso de animales domésticos", P-23 recogida en el artículo 149 del Reglamento y complementada con las correspondientes señales de limitación de velocidad.