Amando Baños Rodríguez

COMENTARIOS AL TEXTO REFUNDIDO DE LA LEY DE TRÁFICO Y SEGURIDAD VIAL

TOMO I

Introducción, antecedentes y definiciones no incluidas en el texto de la Ley.

Actualizados a 01 de junio de 2019

El texto analizado es el 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.

Incluye referencias a otras normas que afectan al tráfico y a la seguridad vial, así como numerosas definiciones adicionales. También se encuentra derecho comparado de otros países.

Al actualizarse muy a menudo, puede solicitar la última versión en el correo: amando@mundo-r.com

INTRODUCCIÓN

Este trabajo, que he dividido en 2 tomos, se propone:

En su Tomo I:

- Examinar los antecedentes en materia de legislación de tráfico.
- Enumerar la normativa vigente.
- Nombrar las organizaciones nacionales e internacionales relacionadas con la seguridad vial
- Añadir numerosas definiciones a las que figuran en el Anexo I del texto refundido.

En su Tomo II:

- Comentar artículo a artículo la Ley de Tráfico y Seguridad Vial.
    - Establecer sus conexiones con los reglamentos en la materia.
    - Compararlos con otras disposiciones existentes fuera de España.

Mientras que en Europa muchos países prefieren disponer de un Código de Circulación amplio con anexos que pueden ser actualizados, en nuestro país hemos optado, desde 1990, por una Ley de Seguridad Vial poco extensa, aunque va creciendo en cada reforma, desarrollada en varios Reglamentos, que a su vez cuentan con numerosos anexos que se actualizan mediante órdenes ministeriales.

Dado que gran parte de la Ley de Seguridad Vial se repite en el Reglamento General de Circulación, con el agravante de que no siempre coinciden y además la modificación de la ley implica, muchas veces, también la modificación de este reglamento, sería conveniente volver a recuperar el Código de Circulación, cuyos últimos artículos desaparecieron en 2009, pero esta vez con valor de ley, juntando en el mismo texto ley y reglamento.

El término “Código de Circulación”, por otra parte, está muy arraigado en la memoria colectiva, es muy fácil de recordar y la Administración General del Estado parece ir en esta dirección al ofrecer en el B.O.E. toda la legislación actualizada de tráfico en un documento titulado “Código de Tráfico y Seguridad Vial”.

En lo que respecta a la actual Ley, como se verá a lo largo de este trabajo, nos encontramos con muchas incongruencias, incluso dentro de la propia ley, una redacción poco afortunada y escaso cuidado en el uso de términos, lo que implica que se produzcan equívocos y dudas innecesarias.

La clave del éxito de una ley de seguridad vial es que sea razonable, comprensible fácilmente por aquellos a los que va destinada y que consiga implicar a todos los usuarios viales haciéndolos corresponsables de su cumplimiento.

Por ello es necesario que entre todos destaquemos y difundamos aquello que se puede mejorar y añadir, con el fin de conseguir una circulación más fluida, cómoda y segura, así como una mayor comprensión, por parte de los ciudadanos, de la normativa existente.

****

NORMATIVA DE TRÁFICO Y SEGURIDAD VIAL[1]

NORMATIVA ESPAÑOLA. ANTECEDENTES DESDE 1700

1711 ***Plan General de los Ingenieros de los Ejércitos y Plazas.*** Se crea por Felipe V, lo que luego será el Real Cuerpo de Ingenieros de España, mediante decreto expedido en Zaragoza, el 17 de abril. Este Cuerpo no sólo cumplía funciones castrenses, sino que se encargó también de la ***construcción de caminos,*** canales, puertos y otras obras públicas.

1718 ***Real Ordenanza e Instrucción*** de 4 de julio ***para los Ingenieros, y otras personas.*** El Rey Felipe V muestra su preocupación[2] por el estado de los caminos.

1720 ***Reglamento General expedido por su Majestad en 23 de abril de 1720 para dirección, y gobierno de los oficios de Correo Mayor y Postas de España, en los viajes que se hicieren***[3] (en Madrid, en la imprenta de Juan de Ariztia).

1749 ***Instrucción de Intendentes***[4]***.*** Incluye la obligación de señalizar los empalmes de los caminos. (Biblioteca Virtual Defensa).

1759 ***Peones Camineros.*** Se crean al final del reinado de Fernando VI. Entre sus misiones estaban la vigilancia y mantenimiento de los caminos.

1761 ***Real Decreto,*** de 10 de junio, ***expedido para hacer caminos rectos y sólidos en España, que faciliten el comercio de unas provincias a otras, dando principio por los de Andalucía, Cataluña, Galicia y Valencia*** (Biblioteca virtualdefensa.es).

1762 ***Reglas que deben observarse en todos los caminos del Reino.*** Por Cédula del Consejo de 1 de noviembre[5].

---

[1] *No he incluido la normativa específica que se limita a regular la circulación por las vías urbanas.*

[2] *EL REY, Por cuanto conviniendo a mi servicio, y al bien de mis vasallos, tener noticias … de las Ciudades…, sus distancias, la calidad de los Caminos…, estado de los Puentes…, de las Plazas de Guerra, Puertos de Mar…,* ***como por el deseo que tengo de mandar hacer en los referidos Caminos, en los Puentes, y en otros parages, los reparos, y obras que se consideren convenientes, haciendo construir también nuevos Puentes, y abrir otros caminos …, obviando rodeos y malos pasos…****esperando Yo, que con la Paz podré poner en execución* ***el ánimo que siempre he tenido de fomentar y costear estas obras con caudales de mi Real Hacienda".***

[3] *La red postal se componía de seis ejes radiales casi coincidentes con las posteriores seis carreteras nacionales radiales. Estas rutas postales se reconocen por las postas o relevos que, situados aproximadamente cada tres leguas, se ocupaban de la muda de caballos. Fueron creadas y vigiladas para facilitar el envío de los despachos reales, el traslado de los viajeros oficiales y la correspondencia pública.*
Existían los denominados "Correos de à pie", que hacían viajes llamados "à las veinte" pues tenían que andar 20 leguas cada 24 horas.

[4] *Dispone: "Que en los parages donde se junten uno, dos ò más caminos, ó sendas, se ponga señal, que demuestre adonde se dirige cada uno de ellos".*

[5] *Disponía para proteger los caminos, en su art. 2: "Que se use de carros con rueda de llanta ancha, lisas ó rasas con tres pulgadas de huella à lo menos, sin que sobresalgan los clavos; observándose lo mismo en todo otro carruaje, á no ser los carros recalzados de madera, como son los de las carretas de cabañas".*
En su art. 3 establecía: "Que si anduviesen de tráfico sobre estos caminos carros de llanta estrecha y clavos prominentes paguen doble portazgo; y donde no le hubiere, se imponga de nuevo".

1778 ***Real Decreto sobre la circulación de carros y carruajes de correos y postas.*** Expedido el 8 de octubre[6].

1784 ***Real Cedula,*** de 27 de abril de 1784, ***para que se averigüe los portazgos, pontazgos y demás exacciones que se hacen por razón de tránsito: que se secuestren los ilegítimos; y que los dueños de los que continúen en la cobranza los inviertan en los fines de su imposición***[7] (Colección de Leyes, Reales decretos y órdenes, de 1729 a 1827, por D. Matías Brieva. Madrid, imprenta de Repullés, 1828).

1785 ***Dirección General de Caminos.*** Creada por el Conde de Floridablanca, Secretario de Estado y Superintendente de Correos.

1785 ***Instrucción de Caminos.*** Se dicta el Zaragoza el 12 de noviembre. Se confirma que los ciudadanos están obligados a participar en la conservación de los Caminos Reales y públicos, una norma que venía de antiguo (http://www.carreteros.org).

1799 ***Inspección General de Caminos,*** creada por Real Orden, de 12 de junio, firmada en Aranjuez. Estaba vinculada a la Dirección General de Correos.

1802 ***Escuela de Caminos de Madrid.*** Se crea ese año, empezando las clases el 18 de noviembre. La Gaceta de Madrid núm. 68, de 26 de agosto convocó los exámenes de admisión[8] que tuvieron lugar del 15 al 30 de setiembre.

1802 ***Convocatoria de exámenes para acceder a los estudios para obtener plazas de Comisarios, Ayudantes y demás de que se forma la Inspección general de caminos*** (Gaceta de Madrid núm. 85, de 19 de octubre).

1824 ***Policía del Reino***[9]***.*** Cuerpo que abarcaba toda España. Antecedente del Cuerpo Nacional de Policía. Se crea por Real Decreto de 8 de enero de 1824, (suplemento de la Gaceta de Madrid núm. 6, de 13 de enero). Estaba dirigida por un Magistrado superior que tenía el título de Superintendente general de la Policía del Reino, con sede en Madrid.

1842 ***Ordenanza para la conservación y policía de las carreteras generales***[10]***,*** de 14 de setiembre (Gaceta de Madrid núm. 2898, de 16 de setiembre). Aunque destinada a la

---

[6] En este Real Decreto se establece que uno de los principales objetos y cuidados de la Superintendencia general de Correos y Postas es "la seguridad y comodidad de los caminos y tránsitos para la fácil comunicación y tráfico de todos mis dominios".

[7] Todos los llevadores de portazgos perpetuos tenían la obligación de componer y reparar los puentes, caminos o tránsitos en los que cobrasen esas imposiciones, salvo que las obras excediesen el producto anual del portazgo.

[8] El objeto de los exámenes era, tal como figura en "La Gaceta", comprobar que los aspirantes conociesen aritmética, álgebra, geometría, trigonometría plana y esférica, secciones cónicas, calculo diferencial e integral y principios de física experimental.

[9] El propio real decreto preveía dos reglamentaciones y estructuras diferentes: una para la "Policía particular de Madrid", articulada sobre los comisarios y los celadores de barrio, y otra para la "Policía de las Provincias". El art. 15 del real decreto preveía el establecimiento de "un cuerpo militar especialmente encargado de la ***seguridad de los*** *pueblos y* ***caminos****". Entre sus competencias estaba establecer un registro de vehículos. Así su competencia 9ª consistía en "Formar un registro de todos los coches, tartanas y calesines públicos, sean de plaza o de camino, y hacer que cada uno sea señalado con el número que tenga en el registro".*

[10] Es la primera vez que se ordenan de forma sistemática normas de circulación. El resumen de lo que contiene es el siguiente:

conservación de carreteras, en su texto encontramos un Capítulo, el II, dedicado al tránsito por los caminos.

1844 Creación de la Guardia Civil[11]. (Gaceta de Madrid núm. 3530, de 14 de mayo).

1845 Cartilla de la Guardia Civil. Se crea mediante Real Orden de 20 de diciembre. El capítulo II está dedicado al "servicio en los caminos".

1848 Real Decreto sobre construcción, conservación y mejora de los caminos vecinales y Real Orden aprobando su Reglamento de ejecución[12], de 7 de abril (Gaceta de Madrid números 4959 al 4965, del 12 al 18 de abril, aunque es este último día cuando se publican los artículos referidos al comportamiento en la circulación de los animales, de los carruajes y de sus conductores).

1849 Ley de Travesías. El 11 de abril publicó la reina Isabel II esta Ley. Sigue disponiendo la obligación de la colaboración de la población en la construcción y mantenimiento de las carreteras (Gaceta de Madrid núm. 5327, de 14 de abril).

Art. 16. Obligación para los alcaldes de mantener despejados los caminos y sus márgenes, especialmente las travesías de los pueblos.
Art. 17. Prohibición de crear obstáculos en la calzada, colgar o tender ropa.
Art. 18. Obligación de mantener bien cortada la vegetación para que no invada el camino.
Art. 19. Prohibición de dar de comer a los animales de tiro en los caminos.
Art. 20. Prohibición de pastoreo en alamedas, paseos, cunetas y escarpes (declive áspero) del camino.
Art. 21. Exigencia de licencia para poner tinglados o puestos ambulantes, incluidos los de venta de comestibles, en caminos, paseos y márgenes.
Art. 22. Prohibición de dejar carruajes sueltos delante de las posadas o en los caminos y de arrojar animales muertos a la calzada o a menos de 30 varas de sus márgenes, con la obligación de retirarlos.
Art. 23. Obligación de dejar libre la mitad del sentido de circulación y de ceñirse a la derecha en los puntos de encuentro con otros ganados o carruajes.
Art. 24. Prohibición de que las caballerías y carruajes puedan circular pareados.
Art. 25. Obligación de los demás conductores de permitir ser adelantados por los conductores de correspondencia pública (que como se ve eran vehículos prioritarios).
Art. 26. Prohibición de correr a escape por el camino o permitir correr a caballerías, ganados y carruajes en las inmediaciones de otros de su especie (véase el actual art. 17.2 RGC) o de personas que van a pie.
Art. 27. Prohibición de que el ganado vaya sin guía y de que los carruajes vayan sin persona que los conduzca.
Art. 28. Obligación de utilizar en el carruaje una plancha de hierro u otro aparato para ayudar a frenar en las cuestas, imponiéndose una multa mayor si transporta pasajeros.
Art. 29. Obligación para los carruajes, que de noche vayan a la ligera, de llevar un farol encendido en su frente.

[11] *Aunque un Real Decreto de 28 de marzo había dispuesto la formación del Cuerpo y un Real Decreto de 13 de abril había encomendado su organización al Ministerio de la Guerra, fue el 14 de mayo cuando tuvo realmente lugar su fundación.*
El artículo 32 del Reglamento para el servicio de 9 de octubre de 1844, estableció: "En los caminos, en los campos y despoblados, toda unidad o individuo de la Guardia Civil cuidará de proteger a cualquier persona que se vea en algún peligro o desgracia, ya prestando el auxilio de la fuerza, ya facilitando el socorro que tuviese a su alcance. Por consiguiente, procurará amparar a todo viajero que sea objeto de alguna violencia; auxiliar a los carruajes que hubieren volcado o experimentado cualquier contratiempo que los detenga en el camino, recoger los heridos o enfermos que se hallen imposibilitados de continuar su marcha; contribuir a cortar los incendios en los campos y en las casas aisladas y prestar, en suma, del mejor modo que le fuera posible, el servicio que pueda conducir al objeto y realce de esta institución esencialmente benéfica y protectora."

[12] ***Repite todos los artículos de la Ordenanza de 1842*** *menos el Art. 183: "Los alcaldes deben mantener despejados los caminos y sus márgenes" (esta vez no cita las travesías que si figuraban en el artículo 16 de la Ordenanza de 1842) y el 28 referido a la necesidad de utilizar un mecanismo o aparato para favorecer el frenado del carruaje.*
Las multas que se aplican en 1842 y en 1848 son exactamente las mismas, lo que vendría a demostrar que la inflación, durante esos años, era baja.

1849 ***Reglamento para la ejecución de la Ley de Travesías[13] de 11 de abril de 1849,*** aprobado mediante Real Decreto de 14 de julio, hecho en el Palacio de San Ildefonso (Gaceta de Madrid núm. 5423, de 19 de julio).

1854 ***Supresión de los pasaportes y pases para transitar de un punto á otro de la Península é islas adyacentes, y mandando se expidan cédulas de vecindad [14].*** Se hizo mediante Real Decreto, de 15 de febrero (Gaceta de Madrid núm. 413, de 17 de febrero).

1856 ***Real Orden*** de 18 de diciembre de 1856 ***del Ministerio de Fomento indicando que se midan las carreteras radiales desde la Puerta del Sol de Madrid*** (Gaceta de Madrid, núm. 1488, de 30.01.1857).

1857 ***Instrucción para llevar a efecto la Real Orden de 18 de diciembre de 1856 relativa a la colocación de postes kilométricos en las carreteras generales que, partiendo de esta corte, van a terminar en las costas y fronteras.*** También debían estar indicadas con postes los límites de las provincias (Gaceta de Madrid núm. 1565, de 18 de abril). Se concreta la medición de las carreteras desde la Puerta del Sol.[15]

1857 ***Reglamento para el servicio de los carruajes destinados á la conducción de viajeros[16],*** de 13 de mayo de 1857 (Gaceta de Madrid, núm. 1592 de 15 de mayo).

---

[13] Su art. 26 señala: "Se considerarán como parte de la vía pública en las travesías, además del firme ó empedrado que constituye su parte principal, las cunetas y alcantarillas de desagüe, las aceras, los paseos laterales, sus arbolados y las demás partes accesorias que exigieren las circunstancias de la población y las topográficas de la travesía".

[14] Indicaba en su artículo 2: "Todo viajero deberá caminar provisto de este documento sin necesidad de presentarlo á nadie como no le sea pedido en nombre de la Autoridad, en cuyo caso está obligado á exhibirlo. Los criados necesitarán cédula separada que se les dará en virtud de reclamación del amo si están sirviendo, y si no lo están en vista de su padrón respectivo".

[15] Se indica en su art. 2 que "la medición de las carreteras empezará a contarse desde la losa que se ha colocado en la Puerta del Sol de Madrid, en la prolongación del eje del Ministerio de la Gobernación, y a 10 metros del plano que forma el zócalo de la parte central del edificio."

[16] ***Este reglamento sorprende por su modernidad, ya que exigía:***
-Inspección previa de sus características antes de su puesta en circulación.
-Imponía criterios de construcción para que pudiese ser homologado.
-Exigía la emisión de un certificado de características por un perito calificado.
-Obligaba a identificar al carruaje con un número individualizado y el nombre de la empresa.
Contaba con disposiciones sobre:
-La colocación de la carga.
-Los asientos de los pasajeros.
-Las luces obligatorias en el vehículo.
Obligaba a que los pasajeros llevasen consigo un documento de identificación.
Diferenciaba entre las tarifas de adultos y las de niños.
Requería el registro de personas y equipajes que iban en el vehículo.
El conductor debía llevar una hoja de ruta con el recorrido.
Los billetes indicaban los derechos y deberes de los pasajeros.
La empresa tenía la obligación de subsanar los defectos sobrevenidos en el viaje.
El público tenía que tener visibles las tarifas, los horarios, las paradas y los recorridos.
Existía limitación en las horas de conducción.
La empresa tenía que avisar a los Gobernadores Civiles y a la Guardia Civil de los cambios en las horas de entrada y salida de los carruajes.
Regulaba el adelantamiento entre este tipo de vehículos.
Era necesaria una edad mínima para los miembros más jóvenes de la tripulación y, los conductores debían aportar un certificado de antecedentes.

1867 ***Reglamento para la organización y servicio de los peones camineros***[17]***,*** de 19 de enero (Gaceta de Madrid, núm. 78, de 19 de marzo). El Capítulo II está dedicado al tránsito por las carreteras.

1867 ***Reglamento para la conservación y policía de las carreteras***[18]***,*** de 25 de febrero (Gaceta de Madrid, núm. 78, de 19 de marzo). Vemos que este reglamento como el anterior se publicaron en la misma fecha, uno detrás del otro.

1877 ***Ley de carreteras de servicio público de la Península é islas adyacentes*** (Gaceta de Madrid, núm. 126, de 6 de mayo). La primera verdadera Ley de Carreteras de nuestro ordenamiento jurídico.

1877 ***Reglamento para la ejecución de la Ley de Carreteras*** (Gaceta de Madrid, núm. 226, de 14 de agosto).

1889 ***Real Decreto*** de 24 de julio de 1889, ***por el que se publica el Código Civil*** [19] (Gaceta de Madrid, núm. 206, de 25 de julio).

Tenía que haber cuadernos foliados y numerados para que los clientes pudiesen escribir sus quejas.
Se castigaba a los peritos que falsificasen el certificado de características.
Había multas por el servicio mal prestado o por no observar este Reglamento, que por otra parte debía estar a disposición del público y se preveían las autoridades encargadas de su cumplimiento.

[17] *Reproduce en la mayor parte de sus artículos la normativa anterior de circulación, pero incluía algunas novedades, así en el art. 6 establece que "Los carruajes deberán marchar al paso de las caballerías en todos los puentes, sean de la clase que fueren, y no se les permitirá tampoco dar vuelta entre las dos barandillas o antepechos"; en el art. 22 indica que "Las diligencias y demás carruajes que hagan servicio público de transporte de viajeros no podrán adelantarse unos á otros, sino cuando los que van delante se detengan á mudar tiro, ó con cualquier otro objeto".*
En el art. 24 volvía a insistir en que "las recuas y carruajes cuando se encuentren con los conductores del correo deberán dejarles el paso expedito" (vemos de nuevo que los vehículos que transportaban correspondencia oficial tenían la consideración de prioritarios).
Dentro de las disposiciones generales, en el Art. 44 insistía en privilegiar el servicio de correos al permitir que "Siempre que sea posible, se permitirá el paso de las sillas-correos por los trozos de carretera que se estén construyendo ó reparando por cuenta de la Administración".
También eran destacables en esta Disposición, el Art. 45 que indicaba que "Cuando hay vuelcos de carruajes en las carreteras, los Ingenieros practicarán una investigación de las causas que los han producido, dando cuenta de sus resultados a la Dirección general" y el Art. 46 que señalaba que "No se reconoce fuero especial ni privilegiado para los que infrinjan las disposiciones del mismo".

[18] *Muestra preocupación por la seguridad vial. Así dispone en su art. 45 que "Cuando haya vuelcos de carruajes en las carreteras, los Ingenieros practicarán una investigación de las causas que los han producido, dando cuenta de su resultado á la Dirección general".*

[19] *Aunque no da una definición legal de lo que es* ***un camino*** *establece en su artículo 339 que* ***son bienes de dominio y uso público, salvo que pertenezcan a particulares.*** *En el artículo 344 la concreta más y después de calificarlos como bienes inmuebles, señala que "son bienes de uso público, en las provincias y los pueblos,* ***los caminos provinciales y los vecinales, las plazas, calles,*** *fuentes y aguas públicas,* ***los paseos*** *y las obras públicas de servicio general, costeados por los mismos pueblos o provincias".*

PRINCIPALES NORMAS TRAS LA APARICIÓN DE LOS VEHÍCULOS QUE NO UTILIZAN LA FUERZA ANIMAL

1897 ***Real Orden*** conteniendo las reglas ***para el transporte de viajeros con motor de vapor por las carreteras***[20]***,*** de 31 de julio (Gaceta de Madrid, núm. 225, de 13 de agosto).

1900 ***Reglamento***[21] ***para el servicio de coches automóviles por las carreteras del Estado***[22]***,*** de 17 de setiembre (Gaceta de Madrid, núm. 263, de 20 de setiembre).

1901 ***Real Orden de 19 de agosto acordando la tarifa que ha de regir para el servicio de reconocimiento de automóviles***[23] (Gaceta de Madrid, núm. 236, de 24 de agosto)

1901 ***Real Orden*** de 18 de noviembre ***disponiendo que la Guardia Civil compruebe los permisos de conducción y circulación y la velocidad a la que circulan los automóviles***[24] por las carreteras del Estado y denuncie a los conductores que infrinjan el Reglamento de 1900 (Gaceta de Madrid, núm. 324, de 20 de noviembre).

1905 ***Regulación del tráfico urbano en Madrid.*** En enero de ese año, ante el aumento de los accidentes de circulación, el alcalde de Madrid estableció la velocidad máxima en 10 km/h en los sitios llanos y de poca circulación y en cinco en las calles del interior y paseos. Los destinados al transporte de mercancías no podían exceder de 4 km/h.

1907 ***Orden del Ministerio de Fomento con las Reglas á que han de ajustarse los automóviles para la circulación***[25], ***incluyendo los requisitos de matriculación y contraseñas de las placas***[26] que han de cumplir por razones de seguridad.

La Dirección General de Obras Públicas aprobó los modelos de permiso de circulación y de conducción el 01 de junio. Ambos documentos se publican, uno tras otro en la Gaceta de Madrid, núm. 160, de 9 de junio.

---

[20] El título era: "Real Orden sobre la concesión á favor de José Hernández para sustituir la fuerza animal por la de vapor para la conducción de viajeros en las carreteras que se citan" Pág. 578-579.
Debemos destacar que esta Real Orden no es una iniciativa del Gobierno, sino la respuesta a la petición hecha por un particular.

[21] Es considerada nuestra primera norma general dictada para regular el fenómeno del tráfico. En su art. 20 disponía: "El conductor que en el transcurso de un año infringiere dos veces las prescripciones reglamentarias en lo que hace referencia á sus deberes, ***podrá ser privado de su permiso para conducir automóviles".***

[22] Vemos que es para circular por las carreteras, es decir, no tenía vigencia en las vías urbanas. Para circular por las vías urbanas incluidas las carreteras de competencia municipal era preciso obtener una licencia municipal otorgada por el alcalde.

[23] Se regula la inspección técnica de vehículos y se fijan las tarifas

[24] La Guardia Civil debía comprobar que la velocidad de automóviles aislados de servicio particular no excediese de 28 km/h; la de los de servicio público de 25 km/h, y la de los que remolcasen otros vehículos de 15 km/h, en terreno llano y despoblado, donde el tránsito fuese limitado y esas velocidades tenían que reducirse respectivamente a 12, 10 y 7,50 km por hora en las travesías de los pueblos.
Ni que decir tiene que el cálculo se tenía que hacer a ojo, seguramente tomando referencias de edificios, árboles u objetos situados en la vía, y nos imaginamos lo difícil que puede ser calcular que un conductor sobrepasa cualquiera de esas velocidades si lo hace de forma moderada.

[25] Dispuso en su art. 1º que "para circular un coche automóvil por un término municipal no es suficiente la licencia del Ayuntamiento, si dicho coche automóvil ha de utilizar también carreteras del Estado, provinciales y travesías de las poblaciones por dichas vías…, sino que se precisa, además, la autorización del Gobernador civil de la provincia".

[26] Aparecen las siglas provinciales en las matrículas con 2 o 3 letras.

1909 ***Real Decreto por el que se aprueba el Reglamento de policía y conservación de carreteras***[27]***,*** de 3 de diciembre (Gaceta de Madrid, núm. 339, de 5 de diciembre).

1910 ***Autorización*** de 23 de mayo ***al RACE para que expida los permisos internacionales de conducir*** (Gaceta de Madrid núm. 146, de 26 de mayo).

1911 ***Comisaría Regia encargada de procurar el desarrollo del turismo***[28] ***y la divulgación de la cultura artística popular,*** de 19 de junio (Gaceta de Madrid núm.171, de 20 de junio).

1914 ***Circular de Policía de carreteras,*** de la Dirección General de Obras Públicas de 1 de octubre ***dictando reglas para evitar aglomeración de personas*** en grupos en las explanaciones de las carreteras, y ***muy especialmente en las travesías de las poblaciones,*** como igualmente para ***evitar agresiones a vehículos y personas***[29] que los ocupan (Gaceta de Madrid, núm. 275, de 2 de octubre).

1918 ***Reglamento para la circulación de vehículos con motor mecánico por las vías públicas de España***[30]***,*** de 23 de julio. Se aprobó en San Sebastián (Gaceta de Madrid, núm. 205, de 24 de julio).

---

[27] *Contiene diversos artículos referidos a la seguridad vial ya vistos en otras normas anteriores:*
Art. 11. Todos los vehículos y caballerías deberán marchar al paso de persona en los sitios en que se esté empleando piedra en el afirmado, quedando también prohibido que se dé vuelta á dichos vehículos cuando estén sobre los puentes…
Art. 21. Preferencia de los conductores de correspondencia pública.
Art. 22. No se permite que las caballerías, ganados y carruajes se lleven corriendo á escape por la carretera á la inmediación de otro de su especie ó de las personas que van á pie.
Art. 23. Prohíbe que los conductores de recuas, ganados y vehículos los dejen ir libremente por el camino ó parados en él, abandonando su conducción, bien separándose de ellos ó yendo dormidos.
Art. 24. Obligación de que todo tipo de vehículos lleven por la noche en su frente, á lo menos, un farol encendido.
Art. 25. Sólo se permite circular sin autorización previa a los vehículos cuyo peso no exceda de 6.000 kg y que no ocupen más de la mitad del ancho de la carretera ó de sus apartaderos.
Art. 42. La ratificación de los individuos de la Guardia Civil y de los funcionarios de Obras Públicas, hará fe, salvo prueba en contrario…
Art. 50. Se permite, si es posible, la circulación de vehículos o caballerías que conduzcan la correspondencia pública por los trozos de carretera que se estén construyendo ó reparando por cuenta de la Administración.
Art. 51 Cuando haya vuelcos de vehículos en las carreteras, los Ingenieros practicarán una investigación de las causas que los hayan producido, dando cuenta de sus resultados á la Dirección General de Obras Públicas.

[28] *En su art. 4º indica que una de sus misiones es "facilitar la seguridad y rapidez de las comunicaciones".*

[29] *Lamentablemente el arrojar piedras a los vehículos viene de antiguo. Sin embargo, también hay que señalar la antipatía que generaban muchas veces los automóviles debido a que no se respetaban los límites de velocidad y se producían numerosos atropellos. Un artículo de "La Vanguardia" de 20 de mayo 1914 (pág. 9) señala que "…los llamados á legislar y reglamentar sobre este punto son precisamente, por regla general, personas pudientes que tienen también automóvil, y entre éstas habrá seguramente muy pocas que tengan el altruismo de legislar ó de contribuir á que se legisle en forma que puedan perjudicarse sus propios intereses el día menos pensado. Esto explicaría el por qué no se hace nada sobre el particular. ¡A nadie le gusta tirar piedras á su tejado! …*
Nunca y en ningún caso puede aprobarse que el público se tome la justicia por su mano quemando, haciendo añicos ó persiguiendo á tiro limpio al auto que ha causado una desgracia, como ha sucedido algunas veces aquí y fuera de aquí; pero sí se comprende muy bien que la pasividad de los legisladores y de las autoridades en asunto de tan vital interés para los ciudadanos todos, sea la causa eficiente de la exaltación popular en casos tales".

[30] *En este Reglamento se exige, por primera vez, que el certificado psicotécnico para los permisos de primera clase refleje que el conductor no tiene "nada de alcoholismo ni de otras toxicomanías" y se prevén sanciones*

1920 ***Real decreto aprobando el Reglamento provisional de policía y conservación de carreteras y disponiendo que empiece a regir el día 1º de enero de 1921***[31]***,*** de 29 de octubre de 1920[32] (Gaceta de Madrid, núm. 304, de 30 octubre)

1924 ***Estatuto Municipal***[33]***,*** *de 8 de marzo (Gaceta de Madrid, núm. 69, de 9 de marzo).*

1924 ***Real Decreto aprobando el Reglamento de obras y servicios municipales***[34]***,*** de 14 de julio (Gaceta de Madrid, núm. 198, de 16 de julio).

1926 ***Real Decreto-Ley, el 2 de febrero, por el que se crea el Circuito Nacional de Firmes Especiales*** (Gaceta de Madrid núm. 41, de 10 de febrero).[35]

---

por embriaguez, retirándole la primera vez el permiso por un mes, si reincidía se le retiraba tres meses y si volvía a reincidir se le retiraba de modo definitivo.

Se ocupaba también de la omisión de socorro y así el art. 18.a) disponía que "el conductor que habiendo cometido un atropello de personas no detuviese el vehículo lo antes posible, ni preste auxilió á la víctima, será castigado (sin perjuicio de las responsabilidades en que pudiera haber incurrido) con la caducidad del permiso para conducir vehículos con motor mecánico."

También incluía disposiciones sobre el transporte de mercancías peligrosas y su art. 39 indicaba: "Cuando transporte materias inflamables ó explosivas, se colocarán banderas encarnadas en las partes anterior y posterior del convoy (se refiere a vehículo tractor y remolque), y se avisará frecuentemente el paso del mismo por medio de señales acústicas, adoptándose cuantas precauciones y reglas dicte el Gobernador civil de la provincia respectiva."

Tenía entre otras deficiencias el hecho de figurar las matrículas de Badajoz y Baleares con las mismas letras "BA", cuando en 1907 eran B.A. y P.M. respectivamente.

[31] *Contiene normas de tráfico. En su artículo 7 señala que quien "intencionadamente rompa o cause daño en los guardarruedas, postes kilométricos o telegráficos, o cualquier otra obra, así como en el arbolado plantado en las márgenes del camino, y en las fuentes o abrevaderos, construidos en la vía pública y el que borre las inscripciones, se denunciará al Juzgado a fin de que sea castigado con arreglo al Código Penal".*

En su art. 14 prohíbe el cambio de sentido en los puentes y vuelve a considerar vehículos prioritarios a aquellos que transporten correspondencia pública, teniendo los demás conductores que dejarles el paso expedito.

En sus artículos 21 y 22 indica que las infracciones motivadas por llevar suelto al ganado por los caminos o por permitir que pasten en ellos se aplicarán por cabeza de ganado, además de tener que pagar el daño que causen.

En el art. 27 prohíbe que se lleven corriendo animales a escape por la carretera a la inmediación de otros de su especie o de las personas que van a pie.

En su art. 69 establece: "La ratificación de los individuos de la Guardia civil y de los funcionarios de Obras públicas en las denuncias puestas por ellos hará fe, salvo prueba en contrario, cuando con arreglo al Código penal no merezca el hecho denunciado más calificación que la de falta".

[32] *Se preocupaba de la conservación de las carreteras, pero también establecía numerosas sanciones a los vehículos y a los conductores de ganado que tenían que ver con la circulación y no propiamente con la conservación.*

[33] *Según el art. 150.7) correspondía a los municipios la "Apertura, afirmado, alineación, mejora, conservación y ornato de vías públicas…" y según el 150.13) también era competencia municipal la "Policía de Vigilancia y Seguridad, para ordenar el uso comunal de la vía pública …".*

[34] *En su art. 68, señalaba: "Corresponden a los Ayuntamientos, según el artículo 150 del Estatuto, regular el tránsito de peatones y vehículos dentro del término municipal, ordenando su circulación y estacionamiento, inspeccionando los medios de transporte de servicio público e impidiendo que las vías públicas se destinen a fin distinto de la finalidad a que responden.*

En todas las poblaciones de España, tanto la circulación de peatones como de vehículos de tracción animal o mecánica, se hará siempre por la derecha, en la dirección o sentido de la marcha. Los Ayuntamientos deberán establecer en sus Ordenanzas la condición de que los vehículos de poca velocidad circulen siempre próximos a las aceras o paseos".

[35] *Se van a asfaltar hasta la Guerra Civil, unos 7.000 km. En la exposición de motivos se indica "El alto interés nacional de fomentar el turismo, enalteciendo las bellezas naturales y la riqueza artística de España, proporcionando para ello los medios fáciles y gratos de* ***simultanear la seguridad de la circulación ante una***

1926 ***Reglamento para la circulación de vehículos con motor mecánico por las vías públicas de España,*** de 16 de junio (Gaceta de Madrid, núm. 170, de 19 de junio)[36].

1926 ***Real Decreto Ley*** de fecha 23 de abril ***aprobando el Reglamento Orgánico del Circuito Nacional de Firmes Especiales*** (Gaceta de Madrid, núm. 114, de 24 de abril). Se decidió publicar una nueva versión el 5 de noviembre, que se publicó al día siguiente.

1927 ***Comisión Oficial del Motor y del Automóvil[37].*** Se crea por Real Decreto, el 9 de abril (Gaceta de Madrid núm. 100, de 10 de abril). Una Real Orden de 16 de setiembre aprobó su reglamento (Gaceta de Madrid núm. 261, de 18 de setiembre).

1927 ***Patente Nacional de Circulación de Automóviles[38],*** impuesto creado por Real Decreto Ley de 29 de abril de 1927 (Gaceta de Madrid, núm. 124, de 4 de mayo), para gravar la tenencia, circulación y uso de vehículos automóviles o de motor mecánico. Su reglamento de aplicación es de 28 de junio (Gaceta de Madrid núm. 183, de 02 de julio).

1928 ***Caja del Motor y del Automóvil del Estado,*** creada en la Base Cuarta del Real Decreto-Ley de 31 de marzo (Gaceta de Madrid, núm. 94, de 3 de abril). Sus fondos y dotación eran administrados por la Comisión Oficial del Motor y del Automóvil.

---

esmerada conservación de las carreteras, con la grata impresión que supone abandonar la lucha secular con los baches y con el polvo, enemigos poderosos de la circulación de automóviles, y al propio tiempo la imperiosa necesidad de cambiar el sistema técnico de la construcción de los firmes con sujeción a las características exigidas por cada localidad y por la intensidad y condiciones del tráfico moderno, *obligan a preparar una organización especial que facilite la realización de esta mejora, de este cambio radical de sistema, que si no permite abordar la rápida transformación die toda la red de carreteras españolas, sea suficiente a lograr la, reforma y conservación de las comunicaciones principales, las que constituyan el enlace de las poblaciones dé mayor importancia y tos circuitos de gran valor histórico y artístico". La administración de los fondos y la organización y tramitación de todos los expedientes de contrata, concurso, ejecución y vigilancia de cuanto al Circuito se refiere, se inspeccionaban y dirigían por un Patronato y un Comité ejecutivo.*

[36] Este Reglamento en su artículo 5 permitía que los Ingenieros de Caminos y los Ingenieros Industriales obtuviesen en las Jefaturas de Obras Públicas, por el hecho de tener el título, el permiso de segunda clase sin tener que hacer el examen de conducir. El pretexto fue que habían estudiado el motor de explosión en la carrera. Así se daba la paradoja de que había ingenieros que no se habían examinado del permiso y sin embargo eran los encargados de comprobar la destreza de los aspirantes al mismo. Eso hizo que los Ayudantes de Obras Públicas, que también habían estudiado el motor de explosión, exigiesen el mismo trato y así se acordó concederles las mismas exenciones en la Gaceta de 20.12.1933. Posteriormente también lo consiguieron los Ingenieros de Minas el 01.03.1934. Estos privilegios ya fueron denunciados en su día en la revista "Autodatos" de marzo de 1934 porque no se entendía que se les dieran automáticamente los permisos sin comprobar "su torpeza o ineptitud física". Se vieron reducidos parcialmente en el art. 273 del Código de la Circulación de 1934 al dispensarlos solamente de parte de las pruebas.
También se exigía para los permisos de primera clase un certificado de aptitud psicofísica, aunque con pobres resultados, lo que va a motivar que en 1933 se hagan más rigurosos.
Las Islas Baleares pasan a tener la matrícula PM diferenciándose así de Badajoz.

[37] Tenía como misión fomentar la industria del automóvil y centralizar la adquisición de material de los centros oficiales y oficiosos.

[38] En la patente se refundían todos los arbitrios, tasas e impuestos estatales, municipales o provinciales anteriores y la tasa de rodadura.

1928 ***Reglamento de circulación urbana[39] e interurbana[40],*** de 17 de julio (Gaceta de Madrid, núm. 218, de 5 de agosto).[41]

1928 ***Se crea la Policía de Carreteras en Navarra.*** Se inició a modo de ensayo e inicialmente contaba con únicamente 5 plazas.

1931 ***Orden del Ministerio de Fomento,*** de 23 de octubre de 1931 (Gaceta de Madrid, núm. 323, de 19 de noviembre) ***sobre la concesión de permisos de primera clase a los españoles que hubiesen obtenido un permiso de segunda clase en una nación extranjera.***[42]

1931 ***Constitución de la Segunda República*** de 9 de diciembre de 1931 (Gaceta de Madrid, nº 344, de 10 de diciembre). Establece en su art. 31 que "Todo español podrá circular libremente por el territorio nacional[43] …".

1933 ***Exámenes psicotécnicos[44],*** *para los permisos de primera clase,* ***a través de los Institutos de Orientación Profesional y Psicotécnia,*** mediante un Decreto de la Presidencia del Consejo de Ministros (Gaceta de Madrid, núm. 333, de 29 de noviembre).

1933 ***Orden del Ministerio de Industria*** de 13 de diciembre de 1933 ***sobre reconocimientos periódicos de los vehículos con motor mecánico*** (Gaceta de Madrid núm. 5, de 5 de enero de 1934)***[45].***

1934 ***Código de la circulación,*** de 25 de septiembre (Gaceta de Madrid, núm. 269, 270 y 271, de fechas 26, 27 y 28 de setiembre).

---

[39] Vemos como diferencia la circulación urbana de la interurbana. Ese interés en diferenciar ambos tipos de tráfico se mantiene hoy en día por ejemplo en Bélgica donde en el Código de Carreteras (Code de la Route) se ha ido introduciendo un auténtico Código de la calle (Code de la Rue) ya que el Código de Carreteras no se consideraba adaptado para la circulación urbana.

[40] Contiene una curiosa ***disposición sobre el transporte de animales,*** *al señalar en su art. 170: "En los transportes interurbanos podrán los viajeros subir a los carruajes llevando animales, siempre que todos los viajeros presten su conformidad y los encargados del vehículo lo consientan.*

La negativa de uno solo de los viajeros será suficiente para que se prohíba que una persona pueda ocupar un lugar en el vehículo si es portadora de un animal".fumar

[41] El articulo 53 tenía una redacción sorprendente: "Aun cuando la totalidad de las circunstancias del tráfico, del camino, de la visibilidad y del propio vehículo sea completamente favorable, ***la velocidad de los automóviles no excederá de aquella que, con toda seguridad, permita la parada en un espacio de tantas veces diez metros como número de caballo de vapor figuren en el correspondiente permiso de circulación, sin que pueda exceder aquel espacio de 150 metros.*** *Estos límites de la longitud de la parada serán los mismos para toda clase de rampas y pendientes."*

[42] Se dispone que los españoles que hubiesen obtenido un permiso de conducir de segunda clase ***en cualquier nación extranjera*** *y tuviese una antigüedad de 1 año podrían obtener uno español de primera clase. En esta Orden se reconoce que tener permiso no implica que la persona lo haya utilizado de forma continua y que existe una notable analogía en los distintos países en lo legislado sobre circulación de vehículos automóviles. La generosidad de la disposición es matizada con el comentario de que la Dirección General de Obras Públicas comprobaría cada solicitud para que no quedase duda alguna sobre la documentación presentada.*

[43] Es la primera vez que una Constitución española recoge explícitamente ese derecho.

[44] Se modifica el punto c) del art. 5 del Reglamento de Circulación de Vehículos de Motor mecánico de 1926.

[45] Estos reconocimientos estaban previstos en el Reglamento para la circulación de vehículos con motor mecánico por las vías públicas de España, de 1926 y ahora con esta Orden se unifican los criterios y se acuerdan las sanciones en caso de no hacerlos.

1935 ***Decreto,*** de 12 de marzo, ***por el que se aprueba el Reglamento Orgánico Provisional del Cuerpo de Vigilantes de Caminos***[46] (Gaceta de Madrid, núm. 72, de 13 de marzo)

1936 ***Ertzain Igiletua, o sección motorizada.*** Se crea en plena guerra civil la sección motorizada de la Ertzaina, dentro de ese cuerpo policial, que se había creado a finales de ese año. Desapareció en 1937.

1939 ***Plan General de Obras Públicas***[47]***,*** con categoría de ley, de 11 de abril, elaborado bajo la dirección de ***Alfonso Peña Boeuf (Plan Peña),*** Ministro de Obras públicas del primer gobierno después de la guerra civil, entre 1939 y 1941.

1939 ***Orden de 11 de agosto aprobando la Instrucción de Carreteras*** (BOE, núm. 331 de 27 de noviembre)[48]. Supuso ***la primera normativa técnica de construcción de carreteras adaptada al Plan General de Obras Públicas de ese año y a los requerimientos del automóvil.*** De la numeración de las carreteras se encargó el ingeniero de caminos Victoriano Muñoz Oms.

1941 ***Policía Armada y de Tráfico.*** Se crea mediante la Ley de 8 de marzo de 1941 por la que se reorganizan los servicios de policía (BOE núm. 98, de 8 de abril).[49]

1950 ***Ley sobre uso y circulación de vehículos de motor,*** de 9 de mayo. (BOE núm. 130, de 10 de mayo)[50].

1959 ***Ley 47/1959,*** de 30 de julio, ***sobre regulación de la competencia en materia de tráfico en el territorio nacional*** (BOE núm. 182, de 31 de julio)***.***[51]

1960 ***Decreto 1666/1960 por el que se desarrollan las competencias en materia de tráfico, circulación y transporte por carretera determinadas en la Ley 47/1959 de 21 de julio*** (BOE núm. 221, de 14 de septiembre)***.***[52]

---

[46] Reconoce que hasta la fecha la vigilancia de los caminos y carreteras estaba casi exclusivamente en manos de los peones camineros y de la Guardia Civil y crea una policía especializada en los "servicios relacionados con los transportes y con la policía de las carreteras, con el cumplimiento de las disposiciones fiscales relativas a la circulación de vehículos, con la asistencia a los usuarios y con el concurso a las autoridades competentes".

[47] Es entonces cuando se clasificaron las carreteras en nacionales, comarcales y locales, reemplazando así la tradicional clasificación de la red en carreteras de primer, segundo y tercer orden. Se estableció además la designación de las seis carreteras nacionales radiales con origen en la Puerta del Sol de Madrid.
La Instrucción técnica definió la geometría de las carreteras, estableciendo las secciones, pendientes máximas, radios de curvatura mínimo, etc. para cada tipo de carreteras según la nueva clasificación. Además, supuso la estandarización de todos los elementos de las carreteras: balizas, señales, sistemas de contención, etc. que se utilizarían durante los años siguientes.

[48] El art. primero de esta Instrucción estableció una nueva clasificación de las carreteras quedando de la siguiente forma: Nacionales, Comarcales y Locales, en lugar de primer, segundo y tercer orden.

[49] La mayoría de los vigilantes de caminos que no habían sido depurados por el nuevo régimen se integraron en la nueva policía.

[50] Tiene un marcado carácter penal-judicial. Se sustituyen las sanciones pecuniarias por sanciones penales en determinados comportamientos en materia de tráfico, aunque, en ocasiones, se mantiene la multa junto con la pena de arresto o prisión.

[51] La Guardia Civil pasa a ocuparse de la "vigilancia del tráfico" y se crea la Jefatura Central de Tráfico, aunque sólo nominalmente.

[52] Se detallan más las competencias del Ministerio del Interior, de la Jefatura Central de Tráfico y de la Guardia Civil.

1962 ***Orden Circular 8.1. – IC, del MOP (Dirección General de Carreteras y Caminos Vecinales),*** de 25 de julio ***sobre normas de señalización,*** redactada conforme a las prescripciones del Protocolo relativo a los Transportes por Carretera y Transportes Automóviles formulado en Ginebra en 1949[53].

1962 ***Ley 122/1962, de 24 de diciembre, sobre uso y circulación de vehículos de motor***[54] (BOE núm. 310, de 27 de diciembre).

1969 ***Circulación por autopista.*** Decreto 1277/1969, de 26 de junio, por el que se modifican diversos artículos del Código de la Circulación y se incluye en el mismo un nuevo capítulo regulando este tipo de circulación (BOE núm. 154, de 28 de junio).[55]

1974 ***Decreto 757/1974,*** de 14 de marzo, ***por el que se regula la importación temporal de automóviles en régimen de Matrícula Turística (BOE núm. 74, de 27 de marzo).***

1977 ***Señalización Móvil de Obras.*** Monografía publicada por el Ministerio de Fomento adaptando a este tipo de señalización la Norma de Carreteras 8.3-IC.

1978 ***El Servicio de Publicaciones del entonces MOPU publicó la 14ª edición del Mapa Oficial de Carreteras.*** Como información complementaria, ***el mapa incluía un apartado donde se representaban las señales de tráfico que conformaban la colección oficial entonces vigente y se explicaba su significado.***

1978 ***Constitución Española*** (BOE núm. 311, de 29 de diciembre)[56].

1979 ***Tasas de la Jefatura Central de Tráfico. Ley 16/1979,*** de 2 de octubre (BOE núm. 240, de octubre).[57]

1981 ***Licencia de aprendizaje de la conducción.*** Orden de 29 de julio (BOE núm. 186, de 5 de agosto).

1981 ***Señalización de carreteras, aeropuertos, estaciones ferroviarias, de autobuses y marítimas y servicios públicos de interés general en el ámbito territorial de las Comunidades Autónomas.*** Real Decreto 2296/1981***,*** de 3 de agosto (BOE núm. 242, de 9 de octubre).

1982 ***Señalización de carreteras, aeropuertos, estaciones ferroviarias, de autobuses y marítimas y servicios públicos de interés general en el ámbito de las Comunidades***

---

[53] Supuso la completa adaptación de la señalización de las carreteras españolas a los modelos internacionales.

[54] Se aprobó con el propósito de dar un tratamiento global desde el punto de vista jurídico al fenómeno de la conducción irregular de vehículos de motor con relevancia penal.

[55] Se publicó para armonizar las señales con los demás países de acuerdo con la Convención de Viena de Señalización Vial de 1.968. España había firmado la Convención el 08.11.1968, aunque no la ratificó. Se definen por primera vez términos como "autopista", "autovía", "vía para automóviles", "carril de aceleración" y "carril de deceleración".

[56] En su art. 19 establece que los españoles tienen derecho a circular por el territorio nacional. El art.53 permite regular ese derecho y el 149.1. 21ª, dispone que es competencia exclusiva del Estado el tráfico y circulación de vehículos a motor

[57] Las tasas constituyen tributos de carácter estatal exigibles como contraprestación de los servicios y actividades prestados por el Organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico. Entran en vigor anualmente dentro de la Ley de Presupuestos.

Autónomas con otra lengua oficial distinta del castellano. Real Decreto 334/1982**,** de 12 de febrero (BOE núm. 50, de 27 de febrero).

1982 ***Ley Orgánica 13/1982,*** de 10 de agosto, ***de reintegración y amejoramiento del régimen foral de Navarra*** (BOE núm. 195, de 16 de agosto), confirmando en que en todo lo relativo al tráfico y circulación, Navarra conservará íntegramente las facultades y competencias que entonces ostentaba[58].

1982 ***Real Decreto 3256/1982,*** de 15 de octubre, (BOE núm. 287, de 30 de noviembre) *sobre* ***traspaso de servicios del Estado a la Comunidad Autónoma del País Vasco en materia de ejecución de la legislación del Estado sobre tráfico y circulación de vehículos.***

1985 ***Ley 7/1985,*** de 2 de abril, ***Reguladora de las Bases de Régimen Local.*** Su art. 25 señala que el Municipio ejercerá, en todo caso, la Ordenación del Tráfico de Vehículos y Personas en Vías Urbanas y el Transporte Público de Viajeros (BOE núm. 80, de 3 de abril).

1987 ***Ley 16/1987,*** de 30 de julio, ***de Ordenación de los Transportes Terrestres*** (BOE núm. 182, de 31 de julio).

1987 ***Norma de Carreteras 8.3-IC, "Señalización de Obras"*** aprobada por O.M. de 31 de agosto.

1987 ***Orden*** de 16 de julio de 1987***, por la que se aprueba la norma 8.2-IC «Marcas viales» de la Instrucción de Carreteras*** (BOE núm. 185, de 4 de agosto).

1987 ***Norma 8.3 – IC sobre Señalización de Obras. Orden de 31 de agosto, sobre señalización, balizamiento, defensa, limpieza y terminación de obras fijas en vías fuera de poblado*** (BOE núm. 224, de 18 de setiembre).

1989 ***Ley 18/1989 de Bases sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial***, de 25 de julio (BOE núm. 178, de 27 de julio).

1990 ***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 núm. 63, de 14 de marzo).

1990 ***Real Decreto 1211/1990,*** de 28 de setiembre, ***por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres*** (BOE núm. 241, de 8 de octubre).

1994 ***Real Decreto 320/1994,*** de 25 de febrero, ***por el que se aprueba el Reglamento de procedimiento sancionador en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial*** (BOE núm. 95, de 21 de abril).

1994 ***Real Decreto 1417/2005,*** de 25 de noviembre, ***por el que se regula la utilización, instalación y comprobación del funcionamiento de dispositivos de limitación de***

---

[58] Véase también la Ley Foral 8/2007, de 23 de marzo, de las policías de Navarra. En su art. 9.f) dispone que la policía foral tiene competencias para la ordenación del tráfico dentro del territorio de la Comunidad Foral de Navarra, conforme a los convenios de delimitación de competencias en la materia concluidos con el Estado y vigentes en cada momento, salvo que correspondan legalmente a las Policías Locales.

velocidad en determinadas categorías de vehículos *(BOE núm. 289, de 3 de diciembre).*

1995 ***Real Decreto 1247/1995,*** de 14 de julio, ***por el que se aprueba el Reglamento de Vehículos Históricos*** (BOE núm. 189, de 9 de agosto).

1995 ***Real Decreto 1561/1995,*** (BOE núm. 230, de 26 de septiembre) ***sobre jornadas especiales de trabajo en lo relativo al tiempo de trabajo de trabajadores que realizan actividades móviles de transporte por carretera.***

1995 ***Ley Orgánica 10/1995,*** de 23 de noviembre, ***del Código Penal*** (BOE núm. 281, de 24 de noviembre). Los delitos figuran en el Título XVII dedicado a los delitos contra la seguridad colectiva, y dentro de éste en su capítulo IV que se ocupa de los delitos contra la seguridad vial, en los arts. 379 al 385.

1997 ***Manual de ejemplos de señalización de obras fijas. Dirección General de Carreteras. Ministerio de Fomento.***

1997 ***Señalización móvil de obras. Dirección General de Carreteras. Ministerio de Fomento.***

1997 ***Ley Orgánica 6/1997,*** de 15 de diciembre, ***de Transferencia de Competencias Ejecutivas en Materia de Tráfico y Circulación de Vehículos a Motor a la Comunidad Autónoma de Cataluña*** (BOE núm. 300, de 16 de diciembre).

1997 ***Ley 14/1997,*** de 24 de diciembre, ***de creación del Servicio Catalán de Tráfico*** (DOGC núm. 2548, de 31 de diciembre)[59].

1998 ***Real Decreto 391/1998,*** de 13 de marzo, ***sobre el traspaso de servicios y funciones de la Administración General de la Generalidad de Cataluña en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor*** (BOE núm. 79, de 2 de abril).

1998 ***Orden,*** de 18 de junio de 1998, ***por la que se regulan los cursos de formación para conductores de vehículos que transporten mercancías peligrosas y los centros de formación que podrán impartirlos*** (BOE núm. 155, de 30 de junio).

1998 ***Real Decreto 2822/1998,*** de 23 de diciembre, ***por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos*** (BOE núm. 22, de 26 de enero).

1999 ***Orden*** de 9 de diciembre de 1999 ***sobre cambio de matrícula por motivos de seguridad y sobre autorizaciones de circulación para vehículos con dispositivos retrorreflectantes*** (BOE núm. 296, de 11 de diciembre).

2001 ***Real Decreto 443/2001,*** de 27 de abril, ***sobre condiciones de seguridad en el transporte escolar y de menores*** (BOE núm. 105, de 2 de mayo).

2002 ***Señales verticales de circulación, publicado por la Dirección General de Carreteras. Tomo I: Características de las señales; Tomo II: Catálogo y significado de las señales.***

2003 ***Orden INT/574/2003,*** de 13 de marzo, ***por la que se regula la especialidad de tráfico en la Guardia Civil*** (BOE núm. 67, de 19 de marzo).

---

[59] *En esa misma ley se crea la Comisión Catalana de Tráfico y Seguridad Viaria.*

2003 ***Real Decreto 1231/2003, de 26 de septiembre, por el que se modifica la nomenclatura y el catálogo de las autopistas y autovías de la Red de Carreteras del Estado*** (BOE núm. 234, de 30 de septiembre).

2003 ***Real Decreto 1295/2003,*** de 17 de octubre, ***por el que se aprueba el Reglamento regulador de las Escuelas Particulares de Conductores*** (BOE núm. 258, de 28 de octubre).

2003 ***Orden FOM/3460/2003,*** de 28 de noviembre, ***por la que se aprueba la norma 6.1-IC "Secciones de firme", de la Instrucción de Carreteras*** (BOE núm. 297, de 12 de diciembre).

2003 ***Real Decreto 1428/2003,*** de 21 de noviembre, ***por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación*** (BOE núm. 306, de 23 de diciembre).

2004 ***Real Decreto Legislativo 8/2004,*** de 29 de octubre, ***por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor*** (BOE núm. 267, de 5 de noviembre).

2005 ***Real Decreto Legislativo 6/2004,*** de 29 de octubre, ***por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de ordenación y supervisión de los seguros privados*** (BOE núm. 267, de 5 de noviembre).

2005 ***Orden FOM/1190/2005,*** de 25 de abril, ***por la que se regula la implantación del tacógrafo digital*** (BOE núm. 105, de 3 de mayo).

2005 ***Se regula el permiso y la licencia de conducción por puntos*** mediante la Ley 17/2005, de 19 de julio, (BOE núm. 172, de 20 de julio) por la que se modifica el texto articulado de la ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

2005 ***Orden INT/2596/2005,*** de 28 de julio, ***por la que se regulan los cursos de sensibilización y reeducación vial para los titulares de un permiso o licencia de conducción*** (BOE núm. 190, de 10 de agosto).

2006 ***Real Decreto 635/2006,*** de 26 de mayo, ***sobre requisitos mínimos de seguridad en los túneles de carreteras del Estado*** (BOE núm. 126, de 27 de mayo).

2006 ***Permiso y licencia de conducir por puntos.*** Se modifica el Reglamento General de Conductores (RD 62/2006) para adaptarlo a la Ley 17/2005, de 19 de julio, y fija ***el 1 de julio de 2006 como fecha de entrada en vigor.***

2007 ***Real Decreto 640/2007,*** de 18 de mayo, ***por el que se establecen excepciones a la obligatoriedad de las normas sobre tiempos de conducción y descanso y el uso del tacógrafo en el transporte por carretera*** (BOE núm. 126, de 26 de mayo).

2007 ***Orden INT/2035/2007,*** de 2 de julio***, por la que se crea el Centro de Tratamiento de Denuncias Automatizadas*** (BOE núm. 164, de 10 de julio).

2007 ***Real Decreto 1032/2007,*** de 20 de julio, ***por el que se regula la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte por carretera*** (BOE núm. 184, de 2 de agosto).

2008 ***Orden INT/624/2008,*** de 26 de febrero, ***por la que se regula la baja electrónica de los vehículos descontaminados al final de su vida útil*** (BOE núm. 60, de 10 de marzo).

2008 ***Real Decreto 1507/2008,*** de 12 de septiembre, ***por el que se aprueba el Reglamento del seguro obligatorio[60] de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor*** (BOE núm. 222, de 13 de setiembre).

2008 ***Orden FOM/3053/2008,*** de 23 de septiembre, ***por la que se aprueba la Instrucción Técnica para la instalación de reductores de velocidad y bandas transversales de alerta en carreteras de la Red de Carreteras del Estado*** (BOE núm. 261, de 29 de octubre).

2009 ***Real Decreto 818/2009,*** de 8 de mayo, ***por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores*** (BOE núm. 138, de 8 de junio).

2009 ***Resolución*** de 1 de junio, ***de la Dirección General de Tráfico, por la que se aprueba el Manual de Señalización Variable*** (BOE núm. 143, de 13 de junio).

2010 ***Real Decreto 170/2010,*** de 19 de febrero, ***por el que se aprueba el Reglamento de centros de reconocimiento destinados a verificar las aptitudes psicofísicas de los conductores*** (BOE núm. 54, de 3 de marzo).

2010 ***Real Decreto 750/2010,*** de 4 de junio, ***por el que se regulan los procedimientos de homologación de vehículos de motor y sus remolques, máquinas autopropulsadas o remolcadas, vehículos agrícolas, así como de sistemas, partes y piezas de dichos vehículos*** (BOE núm. 153, de 24 de junio).

2010 ***Real Decreto 866/2010,*** de 2 de julio, ***por el que se regula la tramitación de las reformas de vehículos*** (BOE, núm. 170, de 14 de julio).

2010 ***Orden ITC/1992/2010,*** de 14 de julio, ***por la que se determinan las condiciones técnicas que deben cumplir las láminas de material plástico destinadas a ser adheridas a los vidrios de seguridad y materiales para acristalamiento de los vehículos en servicio*** (BOE) núm. 179, de 24 de julio).

2010 ***Orden INT/3215/2010,*** de 3 de diciembre, ***por la que se regula la comunicación del conductor habitual y del arrendatario a largo plazo al Registro de Vehículos*** (BOE núm. 304, de 15 de diciembre).

2010 ***Orden INT/3022/2010,*** de 23 de noviembre, ***por la que se regula el Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico*** (BOE núm. 285, de 25 de noviembre).

2011 ***Orden INT/314/2011,*** de 1 de febrero, ***sobre empresas de seguridad privada[61]*** (BOE núm. 42, de 18 de febrero).

---

[60] El seguro obligatorio incluye exclusivamente la responsabilidad civil del conductor frente a terceros. Es decir, cubre los daños materiales o personales que provoque a otras personas o vehículos. En ningún caso, el seguro obligatorio cubre los daños materiales o personales que sufra el propio conductor, pero sí protege a quiénes le acompañaban en el vehículo cuando ocurrió la colisión.

[61] Tiene interés en materia de seguridad vial porque se ocupa del transporte de fondos, objetos valiosos, peligrosos y explosivos.

2011 ***Resolución de** 2 de marzo de 2011, **de la Dirección General de Tráfico, por la que se anuncia la puesta en servicio del número 011 sobre "Información del tráfico y auxilio en carretera"*[62] (BOE núm. 58, de 9 de marzo).

2011 ***Orden INT/2323/2011,*** de 29 de julio, ***por la que se regula la formación para el acceso progresivo al permiso de conducción de la clase A*** (BOE núm. 209, de 31 de agosto).

2012 ***Real Decreto 662/2012,*** de 13 de abril, ***por el que se establece el marco para la implantación de los sistemas inteligentes de transporte (SIT) en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte*** (BOE núm. 90, de 14 de abril).

2012 ***Orden Circular 32/2012, del Ministerio de Fomento,*** de 14 de diciembre, ***conteniendo una Guía de Nudos Viarios***[63]***.***

2013 ***Real Decreto 128/2013,*** de 22 de febrero, ***sobre ordenación del tiempo de trabajo para los trabajadores autónomos que realizan actividades móviles de transporte por carretera*** (BOE núm. 47, de 23 de febrero).

2014 ***Manual del Sistema de Señalización Turística Homologada en las carreteras estatales,*** publicado de forma conjunta por los Ministerios de Industria, Energía y Turismo, y Fomento, en el mes de noviembre.

2014 ***Real Decreto 97/2014,*** de 14 de febrero, ***por el que se regular las operaciones de transporte de mercancías peligrosas por carretera en territorio español*** (BOE núm. 50, de 27 de febrero).

2014 ***Orden FOM/534/2014,*** de 20 de marzo, ***por la que se aprueba la norma 8.1-IC señalización vertical de la Instrucción de Carreteras*** (BOE, núm. 83, de 5 de abril).

2014 ***Ley 5/2014,*** de 4 de abril, ***de Seguridad Privada (BOE núm. 83, de 5 de abril).*** Se ocupa del transporte de objetos valiosos, de armas y de explosivos.

2014 ***Real Decreto 339/2014,*** de 9 de mayo, ***por el que se establecen los requisitos para la comercialización y puesta en servicio de las bicicletas y otros ciclos y de sus partes y piezas.***

2014 ***Orden INT/2223/2014,*** de 27 de octubre, (BOE núm. 289, de 29 de noviembre), ***por la que se regula la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico***[64]***.***

---

[62] El centro de atención de las llamadas desde el cual se presta este servicio se encuentra ubicado en Madrid.

[63] Reúne en un único documento un conjunto de orientaciones generales válidas para todo tipo de nudos viarios, diferenciando posteriormente las características y aplicaciones de cada tipo en particular definido por sus peculiaridades propias.

[64] Al igual que existe una Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (CIAIAC), debiera crearse otra que se dedicase a investigar los accidentes de circulación y emitiese recomendaciones sobre cómo evitarlos.

2015 ***Ley 35/2015,*** de 22 de septiembre, ***de reforma del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación*** (BOE núm. 228, de 23 de setiembre).

2015 *Ley 37/2015,* de 29 de septiembre, *de carreteras* (BOE núm. 234, de 30 de setiembre).[65]

2015 *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* (BOE núm. 261, de 31 de octubre).

2016 *Orden FOM/273/2016,* de 19 de febrero, *por la que se aprueba la Norma 3.1-IC Trazado, de la Instrucción de Carreteras* (BOE núm. 55, de 4 de marzo).

2016 ***Orden FOM/298/2016,*** de 15 de febrero, ***por la que se aprueba la norma 5.2 - IC drenaje superficial de la Instrucción de Carreteras*** (BOE núm. 60, de 10 de marzo de 2016).

2017 *Real Decreto 20/2017,* de 20 de enero, *sobre los vehículos al final de su vida útil* (BOE núm. 18, de 21 de enero).

2017 *Real Decreto 563/2017,* de 2 de junio, *por el que se regulan las inspecciones técnicas en carretera de vehículos comerciales que circulan por territorio español* (BOE núm. 137, de 9 de junio).

2017 *Real Decreto 920/2017,* de 23 de octubre, *por el que se regula la Inspección Técnica de Vehículos* (BOE núm. 271, de 8 de noviembre).

ORGANIZACIONES, ASOCIACIONES ESPAÑOLAS, Y ACONTECIMIENTOS EN ESPAÑA, RELACIONADOS CON EL AUTOMOVILISMO Y LA SEGURIDAD VIAL

1855 ***Tiene lugar la prueba de un locomóvil[66] en el Jardín Botánico de Madrid,*** con la presencia del Ministro de Fomento y del Director de Obras Públicas.

1860 ***Locomóvil "Castilla".*** El 30 de octubre inició el recorrido entre Madrid y Valladolid. ***Pedro Ribera*** y sus compañeros de viaje tardaron 18 días.

1871 ***Primer tranvía que circula en la España peninsular.*** Empezó su servicio el 31 de mayo y era desplazado por mulas[67].

1877 ***Primer tranvía a vapor.*** Se inauguró en Barcelona el 20 de diciembre y conectaba Barcelona y Sant Andreu de Palomar.[68]

---

[65] *Contiene definiciones sobre los que se considera carreteras y lo que no.*

[66] *El creador de este vehículo fue Valentín Silvestre, joven valenciano que resultó ser un prolífico inventor, a tenor de los datos que se tienen de sus construcciones y patentes. El locomóvil que ahora nos atañe fue definido por su propio inventor como 'locomotora para caminos ordinarios'.*

[67] *En realidad, el primero circuló en La Habana (Cuba), entonces española, en 1859. La primera línea que circuló en Barcelona fue inaugurada el 27 de junio de 1872.*

[68] *En 1879 empieza a circular el tranvía a vapor en Madrid. Hacía el recorrido Madrid-Leganés.*

1889 ***El "Bonet"[69] primer automóvil español.*** Fue patentado por Francesc Bonet i Dalmau. Empezó a circular en 1890.

1895 ***Pedro Rivera[70] y Griñó*** solicita la concesión por veinte años, con carácter de privilegio exclusivo, ***para circular por las carreteras de la provincia de Oviedo*** con coches automóviles con motor de vapor sistema Serpollet[71].

1895 ***Unión Velocipédica Española.*** Se funda el 15 de noviembre. ***En la actualidad está sustituida por la Real Federación Española de Ciclismo.*** Tiene su sede en Madrid.

1900 ***Se matricula el primer vehículo en España,*** un triciclo, el 31 de octubre, en Palma de Mallorca, marca "Clement".[72]

1903 ***Real Automóvil Club de España (RACE)[73].*** Objetivos: fomentar el deporte del motor, el uso del automóvil y auxiliar a los conductores. Tiene su sede en Madrid.

1907 ***Exposición Internacional de Automovilismo, Ciclismo y Deportes[74].*** Se celebró, por primera vez en España, en el mes de mayo, en Madrid, en el Palacio de las Bellas Artes.

1913 ***Gran Premio del R.A.C.E.*** Se celebró el 18 de junio en el Circuito del Guadarrama. Es el antecedente de los grandes premios de España.

1915 ***Real Motoclub de España[75].*** Tiene su sede en Madrid.

1916 ***Cámara Sindical del Automóvil.*** Se funda en Barcelona el 7 de noviembre para apoyar esta industria.

1919 ***Salón Internacional del Automóvil de Barcelona.*** Se inauguró el 3 de mayo. Es la única muestra que se organiza en España reconocida por la Organización Internacional de Constructores de Automóviles.

---

[69] Era un carruaje de movimiento automático, de tres ruedas, colocadas dos en la testera y otra en la parte posterior, capaz para tres personas, de aspecto ligero y elegante, iba movido por un motor de la fuerza de un caballo, vencía sin dificultad todas las curvas y una pendiente de seis a ocho kilómetros. Su velocidad era de doce kilómetros por hora (La Vanguardia).

[70] Posiblemente sea la misma persona que 35 años antes condujo el locomóvil Castilla.

[71] El Ministerio de Fomento estimó que no procedía conceder el monopolio citado pero que si podían autorizarse ensayos para tomar una decisión en función del resultado. Parece ser que, por habérsele negado el privilegio por veinte años, renunció el solicitante a este sistema de locomoción, pues no se tuvo noticia de que se hubieran efectuado los citados ensayos.

[72] José Sureda y Fuentes, maquinista de la Armada retirado, fue quien matriculó el primer turismo en España. Al ser el Reglamento de 1900 la primera disposición legal que establecía un registro nacional de matriculación de vehículos que cubriese todo el ámbito de un estado, se podría decir que el PM-1 fue el primer coche matriculado en la historia del automovilismo a nivel mundial.

[73] El 20 de setiembre de 1906 se fundó el RACC (Real Automóvil Club de Cataluña) y en 1923 nació el Real Automóvil Club Vasco-Navarro con el nombre inicial de Automóvil Club de Guipúzcoa.

[74] Estuvieron presentes tres marcas españolas: Catalonia S.E.A.T. (Sociedad Española de Automóviles y Transporte), Iberia e Hispano-Suiza.

[75] El 19 de agosto de ese mismo año se funda en San Sebastián el Real Moto Club de Guipúzcoa.

1926 ***Primer semáforo en España.*** El 17 de marzo se instaló, en Madrid, en la confluencia entre la Gran Vía y la calle de Alcalá[76]***.***

1926 ***Primer Congreso Nacional del Motor y del Automóvil.*** Fue inaugurado en Madrid por el General Primo de Rivera, y tuvo lugar entre el 20 y el 25 de junio.

1929 ***Remolques, coches-vivienda o roulottes.*** Se autorizó por Real Orden de 25 de octubre de 1929 su importación temporal.

1933 ***Primer Congreso Municipal de Circulación*** (celebrado en Madrid del 9 al 15 de enero).[77]

1940 ***Real Federación Española de Automovilismo***[78]***.*** Tiene su sede en Madrid.

1940 ***Manual de Automóviles.*** Se publica la primera edición de este manual, que a lo largo de los años será considerado la "biblia del automóvil" en España. El autor fue Manuel Arias Paz, un ingeniero militar.

1949 ***Asociación Española de la Carretera***[79]***.*** Se funda el 21 de abril. Se estructura en diversos departamentos según la actividad desarrollada: Técnica General y Estadística, Empresas Constructoras, Fabricantes de Maquinaria y Automoción, Usuarios, Formación y Educación.

1951 ***Gran Premio de España de Fórmula 1.*** España entra en este circuito por primera vez. Se celebró en Barcelona, en el Circuito de Pedralbes, el 28 de octubre.

1954 ***Asociación nacional de empresas del sector de dos ruedas (ANESDOR).*** Tiene su sede en Madrid.

---

[76] Según el diario "El Sol" del día siguiente, una verdadera multitud acudió a la inauguración.

[77] Lo organizó el Ayuntamiento de Madrid por iniciativa del concejal delegado del Tráfico, Fabián Talanquer. Su propósito era que se aplicase en las ciudades lo dispuesto en el Convenio de Ginebra sobre unificación de señalamiento en carreteras, de 1931, impulsado a instancias de la Sociedad de Naciones, en el que se habían tomado acuerdos de gran importancia que estaban próximos a implantarse en las principales urbes europeas. Se invitó a todos los municipios con más de 20.000 habitantes. Estuvieron representados 33 ayuntamientos. (Diario ABC, 4 de enero de 1933). Participaron diversas asociaciones patronales y obreras, las principales empresas de transporte y otras entidades relacionadas con el tráfico urbano. Tuvo entre sus objetivos principales, adelantarse a lo que se preveía iba a convertirse en uno de los principales retos para los municipios españoles, la gestión del tráfico urbano.
La importancia del Congreso reside, ante todo, en el hecho de haber puesto en primer plano la necesidad de que en toda España se unificara la reglamentación de la circulación, incluyendo todo lo referente a señales del tráfico. Se insistió, por ejemplo, en la necesidad de adoptar un sistema único de señales circulatorias —luminosas u opacas— que debían ser las que habían sido aprobadas en el ya citado Convenio de Ginebra. Es decir, se imponía la recomendación de seguir los criterios marcados por los organismos internacionales, insertando así a España en el concierto de las naciones occidentales.

[78] Nació con el objetivo de promocionar, organizar y desarrollar el automovilismo de competición en el ámbito estatal, para lo que elabora anualmente un calendario deportivo que recoge todos los campeonatos, copas y trofeos de España. Es miembro de la Federación Internacional del Automóvil (FIA).

[79] El principal objetivo era crear una auténtica "sociedad civil" en el ámbito viario que sirviera de marco a todo tipo de intercambios entre la Administración Pública, la industria y el usuario, algo de lo que la sociedad española estaba realmente necesitada en aquel momento.

1961 ***Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE).*** Surgió para aglutinar al sector de las escuelas particulares de conductores. Tiene su sede en Madrid.

1967 ***Asociación Española de Proveedores de Automoción (SERNAUTO)***[80]***.***

1968 ***Asociación para la Prevención de Accidentes de Tráfico (P(A)T)***[81]***,*** entidad privada sin ánimo de lucro. Se creó en el mes de octubre. Tiene su sede en Barcelona.

1976 ***Primera serie de sellos postales dedicados a la seguridad vial.*** Estaba integrada por tres valores (de 1, 3 y 5 pesetas) con una tirada de seis millones de efectos por cada valor[82].

1977 ***Asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC).***[83] Tiene su sede en Madrid.

1983 ***Asociación Española de Centros Médico-Psicotécnicos (ASECEMP).***[84] Tiene su sede en Zaragoza.

1990 ***AESLEME (Asociación para el estudio de la lesión medular espinal).*** Es una entidad privada de ámbito nacional sin ánimo de lucro y declarada de utilidad pública dedicada a la prevención de accidentes que provocan lesiones medulares y cerebrales, la mayoría irreversibles: paraplejías, tetraplejías, traumatismos craneoencefálicos, etc.[85] Tiene su sede en Pozuelo de Alarcón (Madrid).

1990 ***Federación Estatal de Técnicos de Educación Vial (FETEVI).*** Compuesta de organizaciones de diversas comunidades autónomas. Carece de sede central.

1993 ***Federación Española de Vehículos Antiguos (FEVA).*** Está asociada a la FIVA, Fédération Internationale de Véhicules Anciens. Tiene su sede en Gijón.

1997 ***Comité Español de Representantes de Personas con Discapacidad (CERMI)*** **Adquirió personalidad jurídica el 9 de enero de 1997. Tiene su sede en Madrid.**

---

[80] Es el portavoz del sector y de los intereses de las empresas asociadas ante la administración y entidades e instituciones públicas y privadas.

[81] Trata de concienciar a la sociedad y a las diferentes administraciones sobre la necesidad de instaurar los valores de respeto a la vida y a la integridad física, promoviendo una movilidad más solidaria, sostenible, saludable y segura.

[82] Los sellos hacían tres recomendaciones clave: "Mire antes de cruzar"; la utilidad del "cinturón de seguridad" y "En la duda, no adelante". Entre los motivos esgrimidos para la emisión figuraba la necesidad de difundir y ayudar a conocer las normas de tráfico para lograr una mayor seguridad vial.

[83] Tomo el testigo de asociaciones anteriores. Es una asociación profesional que tiene por objeto defender y representar los intereses de todos los fabricantes establecidos en España, dentro de los intereses generales del país.

[84] No fue la primera asociación de centros de reconocimiento de conductores, pero sí la primera que abarcó centros de toda España.

[85] Los médicos especialistas estiman que en España alrededor de diez personas al día son susceptibles de tener una lesión medular o cerebral; siendo ***los accidentes de tráfico*** *y las caídas las causas más frecuentes.*

2000 ***STOP Accidentes*** **es una organización ciudadana sin ánimo de lucro, fundada por familiares y amigos de víctimas de siniestros de tráfico. Tiene su sede en Madrid.**

2003 ***Asociación DIA de víctimas de accidentes***[86]***.*** **Se creó el 25 de febrero. Tiene su sede en Madrid.**

2009 ***Encuentro de Ciudades***[87] ***para la Seguridad Vial.*** **El primero tuvo lugar en Gijón, el 22 y 23 de octubre.**

2013 ***Ciudades que caminan.*** **Se aprobaron sus estatutos en Sevilla el 20 de febrero. Celebran anualmente un congreso y también foros para debatir temas relacionados con la movilidad peatonal urbana.**

2017 ***CONFEBUS (Confederación Española de Transporte en Autobús*****). Se creó el 18 de enero, producto de la unión de las principales federaciones empresariales del transporte de viajeros por carretera, Asintra y Fenebus. Tiene su sede en Madrid.**

2017 ***Alianza Española para la Seguridad Vial Infantil (AESVI)***[88]***.*** **Se funda el 26 de junio.**

NORMATIVA DE INTERÉS EUROPEA E INTERNACIONAL[89]

1909 ***Convenio***[90] ***internacional relativo a la circulación de automóviles,*** firmado en París el 11 de octubre de 1909 (Gaceta de Madrid, núm. 118, de 27 de abril de 1912).

---

[86] *Tiene como misión facilitar la mejor atención a las víctimas de accidentes, para proteger sus derechos y concienciar para reducir la siniestralidad vial y sus consecuencias en la medida de lo posible.*

[87] *El 13 de mayo de 2008, se aprobó una moción en el Senado que instaba al Gobierno a que, en coordinación con la Federación Española de Municipios y Provincias, organizase un Encuentro de Ciudades para el intercambio de mejores prácticas en materia de Seguridad Vial, a fin de promover la incorporación de las ciudades en el reto de la reducción de la accidentalidad.*

A raíz de esta petición, recogida por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la Dirección General de Tráfico, tuvo lugar en Gijón el primer Encuentro, para difundir, promover e impulsar las buenas prácticas de seguridad vial urbana a través del intercambio de experiencias entre los diferentes sectores implicados a nivel local.

El II encuentro tuvo lugar en Córdoba, el III en Torrevieja (Alicante), añadiendo a su título "y la movilidad sostenible" (que se mantiene hasta ahora), el IV en Badajoz y el V tendrá lugar los días 6 y 7 de febrero de 2019 en la ciudad de Málaga.

[88] *Es un foro donde los usuarios pueden encontrar respuestas a sus dudas, donde los distribuidores pueden disponer de una formación integral, y en el que los investigadores pueden resolver cuestiones sobre los sistemas de retención infantil y su uso. Su objetivo es proteger a los menores en sus desplazamientos.*

[89] *El Grupo de Trabajo sobre seguridad vial (WP.1) (Working Party on Road Traffic Safety) es el único organismo permanente de la ONU que centra su interés en la seguridad vial. Es el guardián de los instrumentos legales de la ONU en el campo de la seguridad vial. Está integrado en la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, dentro de su División de Transportes. Tiene su sede en Ginebra.*

[90] *El término "Convenio" se utiliza principalmente para tratados multilaterales formales con un número elevado de partes. Suelen estar abiertos a la participación de la comunidad internacional en su conjunto, o a la de un gran número de Estados.*

1921 ***Conferencia Internacional[91] sobre circulación por carretera,*** celebrada en París del 05 al 12 de octubre. Sus conclusiones fueron incorporadas a la normativa española ***modificando el Reglamento provisional de policía y conservación de carreteras y caminos vecinales[92]*** (Gaceta de Madrid núm. 329, de 25 de noviembre de 1922).

1926 ***Convenio para la circulación internacional por carreteras,*** firmado en París el 24 de abril de 1926 (Gaceta de Madrid núm. 85, de 26 de marzo de 1927).[93]

1926 ***Convenio Internacional para la circulación de automóviles,*** firmado en París el 24 de abril de 1926 (Gaceta de Madrid núm. 801, de 22 de marzo de 1930)[94].

---

[91] Las "Conferencias Internacionales" reúnen participantes de diversos países y por lo general también de diversas instituciones internacionales (organizaciones intergubernamentales, organismos no gubernamentales...), y con frecuencia allí se abordan temas concretos. Las declaraciones o resoluciones se suelen establecer por consenso y sus conclusiones acaban siendo incorporadas, en muchos casos, al derecho interno de los países participantes.

[92] Modificó varios artículos del Reglamento de Conservación de Carreteras, todos ellos referidos a normas de comportamiento en la circulación: ocupación de la calzada por parte de animales; adelantamiento de vehículos a otros o a animales; cesión de paso en cruces a animales y vehículos que vengan por la derecha; forma de conducir los animales evitando que corran en las inmediaciones de otros de su misma especie o de las personas que vayan a pie; aparato advertidor en velocípedos; cesión del paso por los peatones al entrar en la calzada, a los vehículos, incluidos los de tracción animal y a los animales; regulación de los convoyes de vehículos, incluidos los de tracción animal; luces obligatorias en los vehículos, incluidas las bicicletas, desde el anochecer; el tránsito de ganado; la distancia entre rebaños, señalización de las cañadas con postes indicadores y la necesidad de llevar luces de noche; medidas de los vehículos y de su carga; velocidades de los vehículos incluidos los que llevan remolque; llantas de los vehículos y el peso máximo que deben soportar las ruedas.

[93] Consta de apenas 14 artículos y sólo los 8 primeros se ocupan de la circulación vial. El art. 1º se ocupa de su aplicación; el 2º de la conducción de vehículos, bestias de carga, tiro o silla y exige siempre la presencia de al menos un conductor; el 3º se ocupa del estado y posición del conductor y otorga preferencia a los vehículos y animales sobre los peatones; el 4º establece el sentido de la marcha; el 5º se ocupa de los cruces entre vehículos y animales y los pases (adelantamientos); el 6º dispone como actuar en las bifurcaciones y cruces de carretera; el 7º de las señales luminosas y el 8º de esas señales en los velocípedos.

[94] Actualiza del Convenio de1909. Fue firmado inicialmente por 40 estados y sigue vigente en más de 50 países. (http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A52004IE1630).

Aunque también es breve ya que consta de sólo 17 artículos es mucho más rico en normativa con respecto al Convenio para la Circulación Internacional por Carretera de 1909. El art. 1º establece a quien se aplica el Convenio; el 2º define lo que es un automóvil; el 3º detalla las características que debe reunir un automóvil para ser admitido a la circulación internacional; el 4º exige que se lleve un certificado, según el modelo contenido en los anexos A y B, que acredite esas características; el 5º describe el distintivo que deben llevar en la parte posterior de forma bien visible para indicar el país o territorio de donde proviene siguiendo el modelo del Anexo B; el 6º prohíbe que los vehículos sean conducidos por menores de 18 años y además los conductores deben tener cualidades que ofrezcan garantía suficiente; el 7º exige que esas cualidades se demuestren mediante la exhibición de un permiso de conducción contemplado en los anexos D y E del Convenio permitiendo de ese modo el reconocimiento mutuo de permisos; el 8º recuerda la obligación por parte del conductor de respetar las Leyes y Reglamentos en vigor en el país por el que circula y la posibilidad de que las autoridades entreguen en las aduanas un extracto de esas Leyes y Reglamentos; el 9º señala que los Estados deben colocar las señales que figuran en el Anexo F del Convenio, el 10º indica a los Estados contratantes que deben informar sobre los titulares de permisos que hayan cometido alguna falta en relación con las Leyes y Reglamentos del país por el que circulen; seguidamente en los artículos 11 al 17 vienen varias disposiciones finales sobre la firma y ratificación del Convenio; finalmente figuran varios anexos al Convenio. España, en aquel momento, no era miembro de la ONU.

1931 ***Convenio sobre unificación de señalamiento en carreteras***[95]***,*** firmado en Ginebra el 30 de marzo de marzo de 1931 (Gaceta de Madrid, núm. 95, de 5 de abril de 1933).

1948 ***Declaración***[96] ***Universal de Derechos Humanos***[97], aprobada por Resolución 217 A (III) del 10 de diciembre de 1948, de la Asamblea General de la ONU, reunida en París.[98]

1949 ***Convenio sobre la circulación por carretera***[99]***,*** firmado en Ginebra el 19 de setiembre de 1949[100] (Gaceta de Madrid núm. 88, de 12 abril 1958; fe de erratas

---

[95] *El Convenio de Ginebra de 1931 logró uniformar la señalización y añadir una serie de señales reguladoras e informativas, normalizándose también los colores de las mismas. Por ejemplo, el color rojo era determinante en las señales de prohibición, pero no en las de peligro, que debían tener algún símbolo. Se fijaron 26 tipos. Sin embargo, no se ocupó de la regulación semafórica ni de las marcas viales ya que todavía no tenían demasiada implantación. Aunque acudieron pocos países, sus disposiciones fueron muy bien aceptadas por la mayoría de las naciones europeas y muchas señales aún siguen usándose hoy en día. Este sistema básico fue aprobado por España por Ley en 1933, siendo una posterior Instrucción de Carreteras la que concretó los modelos de las señales y las normas para su correspondiente colocación.*

[96] *Como su nombre indica, la Declaración Universal es una relación de intenciones, pero* ***desprovista de fuerza jurídica.*** *En su preámbulo queda patente esta característica, refiriéndose a su contenido como "ideal común por el que todos los pueblos y naciones deben esforzarse, a fin de que tanto los individuos como las instituciones, inspirándose constantemente en ella, promuevan, mediante la enseñanza y la educación, el respeto a estos derechos y libertades". Su texto "insta al esfuerzo", pero no incluye mecanismos que obliguen al cumplimiento de sus contenidos. Esta Declaración se sometió a votación el 10 de diciembre de 1948 en París, y fue aprobado, por los que entonces eran los 58 Estados miembros de la Asamblea General de la ONU, con 48 votos a favor y las 8 abstenciones de la Unión Soviética, de los países de Europa del Este, de Arabia Saudí y de Sudáfrica. Además, otros dos países miembros no estuvieron presentes en la votación.*

[97] *En su artículo 13 figura:*

"1. Toda persona tiene derecho a circular libremente y a elegir su residencia en el territorio de un Estado.
2. Toda persona tiene derecho a salir de cualquier país, incluso el propio, y a regresar a su país".

Aunque no es un documento obligatorio ni vinculante para los Estados, la Constitución Española de 1978 reconoce la Declaración: "Las normas relativas a los derechos fundamentales y a las libertades que la Constitución reconoce se interpretarán de conformidad con la Declaración Universal de Derechos Humanos y los tratados y acuerdos internacionales sobre las materias ratificados por España".

[98] *El art. 10.2 CE señala: "Las normas relativas a los derechos fundamentales y a las libertades que la Constitución reconoce se interpretarán* ***de conformidad con la Declaración Universal de Derechos Humanos*** *y los tratados y acuerdos internacionales sobre las mismas materias ratificados por España". Con lo cual España le da fuerza jurídica a esa Declaración.*

[99] *Desde el punto de vista jurídico los dos Convenios de París, han sido sustituidos en España por la Convención de Ginebra de 1949 y sus Protocolos anexos.*
Una de las definiciones más interesantes que contiene es: "A los efectos de ésta Convención, la expresión circulación internacional, significa toda circulación que implique el paso de una frontera por lo menos"

[100] *Fue firmado por 17 Estados. En la actualidad está vigente en más de 120 países y revoca, entre los Estados contratantes y adherentes, el convenio de París de 1926.*
(http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A52004IE1630).
Este Convenio desarrolló los principios establecidos en el anterior de París de 1926, con arreglo a la evolución observada en la industria del automóvil, mostrando una preocupación creciente por la seguridad de la circulación vial.
No introduce señales de tráfico, pero establece que los Estados deberán homogeneizar su señalización, y utilizarla en la medida estrictamente necesaria.
Son pocas las normas de circulación introducidas por este Convenio, y no se fue mucho más allá de las precauciones que deben adoptarse en el cruce de vehículos, las reglas de prioridad y las normas de iluminación. También se ocupó de las condiciones técnicas de equipamiento de automóviles y de remolques en circulación internacional.

núm. 123, de 23 de mayo de 1958). España se adhirió el 13.02.1958 y surtió efectos el 13.05.1959[101].

1949 ***Protocolo[102] de Ginebra relativo a las señales de carreteras,*** de 19 de setiembre de 1949 (Gaceta de Madrid núm. 88, de 12 abril de 1958).

1950 ***Acuerdo Europeo[103] complementando la Convención sobre la circulación por carretera de 1949 y el Protocolo sobre Señalización Vial de 1949,*** puesto a la firma el 16 de setiembre de 1950 (ratificado por España el 09 de junio de 1960).

1950 ***Acuerdo Europeo sobre la aplicación del artículo 23 del Convenio de 1949 sobre las dimensiones y pesos de los vehículos autorizados a circular por ciertas carreteras de las partes contratantes,*** puesto a la firma el 16 de setiembre de 1950[104].

1950 ***Convenio para la Protección de los Derechos Humanos y de las Libertades Fundamentales, del Consejo de Europa[105]*** firmado en Roma el 04 de noviembre de 1950, ratificado el 26.09.1979 (BOE núm. 243, de 10 de octubre).

---

[101] Aquí nos encontramos con una cuestión jurídica bastante complicada. España ha ratificado este Convenio y no lo ha hecho con la Convención de la Circulación Vial de Viena de 1968. Sin embargo, la Ley de Bases de Tráfico de 1989, el Reglamento General de la Circulación de 1992 y otras numerosas disposiciones re refieren expresamente a que han incorporado las disposiciones aprobadas en Viena. ¿Qué sucede en el caso de que entre en contradicción lo dispuesto en Ginebra con lo dispuesto en Viena? Debiera prevalecer lo dispuesto en Ginebra porque un tratado internacional tiene primacía sobre una ley nacional teniendo en cuenta además que el Convenio de Viena no llegó a ser ratificado por España.

[102] El término «Protocolo» se utiliza para acuerdos menos formales que los que reciben la denominación de «Tratado» o «Convenio». Un "Protocolo facultativo" de un tratado es un instrumento que establece derechos y obligaciones adicionales a un tratado. Es de carácter independiente y está sujeto a una ratificación aparte. Estos protocolos permiten a las partes del tratado establecer entre ellos un marco de obligaciones que van más allá que el tratado general y con las que pueden no estar de acuerdo todas las partes, con lo que se crea un «sistema de dos niveles».

El Protocolo sobre señales se elaboró al comprobarse que no era posible llegar, en aquel momento, a un acuerdo sobre un sistema mundial uniforme de señales de carretera que fuese aceptable para todos los países interesados.

Clasificó las señales en:

- *Señales de Peligro*
- *Señales Preceptivas de prohibición u obligación*
- *Señales Informativas*

[103] En la página www.unece.org (Comisión Económica para Europa) se pueden ver todas las convenciones y acuerdos depositados en dicha Comisión y comprobar quienes son los firmantes y quienes los han ratificado

[104] España no figura entre las 9 partes contratantes, todos países europeos.

[105] Véase la Resolución de 5 de abril de 1999, de la Secretaría General Técnica del Ministerio de Asuntos Exteriores, por la que se hacen públicos los textos refundidos del Convenio para la protección de los derechos y de las libertades fundamentales, hecho en Roma el 4 de noviembre de 1950 y el protocolo adicional al Convenio, hecho en París el 20 de marzo de 1952. (BOE núm. 108, de 6 de mayo de 1999).

El Convenio fue ratificado por España el 04.10.1979 (BOE núm. 243, de 10 de octubre de 1979).

Ni la Declaración de la ONU ni el Convenio Europeo de Derechos Humanos contemplan el derecho a entrar en el territorio de otro país ya que uno de los principios reconocidos de la soberanía de los Estados es el derecho a decidir sobre las condiciones de ingreso.

1953 ***Artículo 2 del Protocolo[106] núm. 4 añadido al Convenio para la Protección de los Derechos Humanos*** y que fue firmado en Estrasburgo el 16 de setiembre de 1953[107]***.***

1954 ***Convenio sobre Facilidades Aduaneras para el Turismo,*** firmado en Nueva York el 04 de junio de 1954 y ratificado por España el 31 de julio de 1958 (BOE núm. 282, de 25 de noviembre de 1958).[108]

1954 ***Convenio sobre formalidades aduaneras para la importación temporal de vehículos particulares por carretera[109],*** firmado en Nueva York el 04 de junio de 1954, ratificado por España el 31 de julio de 1958 (BOE núm. 293, de 8 de diciembre de 1958).

1955 ***Acuerdo sobre señales para trabajos camineros, por el que se modifica el Acuerdo europeo del 16 de septiembre de 1950 que suplementa el Convenio de 1949 sobre tráfico por carretera y el Protocolo de 1949 sobre signos y señales camineros. Ginebra, 16 de diciembre de 1955***[110] (ratificado por España el 09 de junio de 1960).

1956 ***Convenio Aduanero relativo a la importación temporal de vehículos comerciales de carretera y Protocolo de firma,*** firmado en Ginebra el día 18 de mayo de 1956, al que se adhirió España el 17.11.1958 (BOE núm. 94, de 20 de abril de 1959).

1957 ***Acuerdo Europeo relativo a las Señales sobre el Pavimento de las Carreteras,*** puesto a la firma en Ginebra el 13 de diciembre de 1957, depositado por España el 03 de enero de 1961 y entrada en vigor el 03 de abril de 1961 (BOE núm. 86, de 11 de abril de 1961).

1958 ***Acuerdo relativo a la adopción de requisitos técnicos uniformes para los vehículos con ruedas, el equipo y los repuestos que puedan colocarse o utilizarse en vehículos con ruedas y las condiciones necesarias para el reconocimiento recíproco de la homologación basada en estos requisitos y reglas,*** puesto a la firma en Ginebra, el 20 de marzo de 1958 (ratificado por España el 11 de agosto de 1961[111]).

---

[106] Un "Protocolo de enmienda" es un instrumento que incluye disposiciones para modificar uno o varios tratados anteriores.

[107] Ese artículo consagra la libertad de circulación dentro del propio país y el derecho a abandonarlo y sólo podrán ser restringidos por una ley democrática.

[108] Una bicicleta sin motor es considerada un efecto personal y por ello se la libera del pago de derechos y gravámenes si se importa temporalmente por motivos de turismo.

[109] Instaura la "Libreta de paso por las aduanas" conocida internacionalmente como "Carnet de passages en douanes" (CPD). ***El CPD permite a los viajeros importar temporalmente el vehículo*** *sin tener que realizar, en cada puesto fronterizo de entrada a un país, el depósito en metálico de una fianza que garantice el pago de los derechos arancelarios y/o impuestos de importación. Básicamente el Carnet es una garantía internacional del pago de dichos conceptos, en caso de que el vehículo no sea reexportado. En España es emitido por el RACE. Es exigido en numerosos países fuera del Espacio Económico Europeo.*

[110] Colección de tratados de las Naciones Unidas: https://treaties.un.org.

[111] Colección de tratados de las Naciones Unidas: https://treaties.un.org

1964 ***Instrumento de ratificación[112] del Convenio Aduanero relativo al Cuaderno A. T. A. para admisión temporal de mercancías[113],*** de 5 de marzo. Entró en vigor el 07 de julio de 1964 (BOE núm. 241, de 7 de octubre).

1966 ***Instrumento de Ratificación de España del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos, hecho en Nueva York el 19 de diciembre de 1966*** (BOE núm. 103, de 30 de abril de 1977).[114]

1968 ***Convención[115] de Viena sobre la Circulación Vial[116],*** de 8 de noviembre (firmada por España el 08 de noviembre de 1968, pero no ratificada por nuestro país).

1968 ***Convención de Viena sobre la Señalización Vial,*** de 8 de noviembre de 1968[117] (firmada por España ese mismo día, pero no fue ratificada por nuestro país)[118].

---

[112] La «ratificación» designa el acto internacional mediante el cual un Estado indica su consentimiento en obligarse por un tratado, siempre que las partes la hayan acordado como la manera de expresar su consentimiento. En el caso de tratados multilaterales, el procedimiento normal consiste en que el depositario recoja las ratificaciones de todos los Estados y mantenga a todas las partes al corriente de la situación. La necesidad de firma sujeta a ratificación concede a los Estados el tiempo necesario para lograr la aprobación del tratado en el plano nacional, y para adoptar la legislación necesaria para la aplicación interna del tratado.

[113] A.T.A. (combinación del francés y del inglés: Admission Temporaire/Temporary Admission). Es un documento de admisión temporal que permite que las mercancías puedan viajar fuera de las fronteras nacionales con el fin de:

- *Ser expuestas en ferias y exposiciones.*
- *Ser utilizadas para la realización de trabajos o servicios de tipo profesional.*
- *Ser presentadas como muestras comerciales por representantes.*

Sin pagar derechos arancelarios.
Son expedidos por las Cámaras de Comercio.

[114] Su art. 12 contiene lo siguiente: "1. Toda persona que se halle legalmente en el territorio de un Estado tendrá derecho a circular libremente por él y a escoger libremente en él su residencia".

[115] Es un término sinónimo de "Convenio" y de "Tratado".

[116] Puede descargarse la versión consolidada de 2006 y el Acuerdo Europeo complementario en http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/Conv_road_traffic_SP.pdf

[117] Fue firmado en Viena por 37 Estados, y actualmente está en vigor en cerca de 100. En relación con estos últimos, el convenio hace que se anulen entre sí los efectos de los convenios de 1926 y de 1949, una vez ratificado y depositado el instrumento de ratificación.
(http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A52004IE1630)
El texto de esta Convención está más elaborado desde el punto de vista de la regulación de la circulación vial, dedicándole un capítulo con treinta artículos y regulando las maniobras que constituyen el núcleo esencial de los códigos modernos. Más allá de las preocupaciones minimalistas de los convenios anteriores, limitadas al cruce de vehículos y a su señalización, el Convenio de 1968, además de establecer los principios que deben observar los conductores en las maniobras de mayor riesgo (esto es, adelantamiento, cambio de dirección, precauciones que deben observarse en relación con los peatones), llegó hasta el punto de regular la parada, el estacionamiento, la entrada y salida de pasajeros, la circulación en túneles, y, en suma, todas las situaciones típicas de la conducción por carretera.
Este Convenio fue más lejos que los textos anteriores, obligando a los Estados contratantes y adherentes a adaptar el fondo de sus disposiciones legales a las normas de conducción en él establecidas, con la ventaja de que los conductores, al desplazarse a otros países adherentes, estarían familiarizados con lo esencial de las normas de conducción. No obstante, quedó abierta la posibilidad de que los Estados rechazaran modificaciones del Convenio.

[118] Hoy en día, al no existir cláusula derogatoria en las Convenciones de 1968 ni en sus modificaciones posteriores siguen vigentes: la de Ginebra de 1949 y las de Circulación y Señalización de Viena de 1968. Así hay países que sólo ratificaron una de ellas como es el caso de España que no ratificó las de Viena.

1971 ***Acuerdo europeo complementario a la Convención de Viena sobre Circulación Vial,*** abierto a la firma el 01 de mayo de 1971 (no fue firmado por España). Entró en vigor el 03 de agosto de 1979.

1971 ***Acuerdo europeo complementario a la Convención de Viena sobre Señalización Vial,*** abierto a la firma el 01 de mayo de 1971 (no fue firmado por España).

1971 ***Convenio sobre la Ley aplicable en materia de Accidentes de Circulación por carretera,*** hecho en La Haya el 4 de mayo de 1971. Aprobado y ratificado por España el 4 de septiembre de 1987. (BOE núm. 264, de 4 de setiembre).

1973 ***Protocolo sobre Señalización Horizontal,*** adicional al Acuerdo Europeo complementario de la Convención sobre Señalización Vial, abierto a la firma en Ginebra el 01 de marzo de 1973 (no fue firmado por España). Entró en vigor el 25 de abril de 1985.

1975 ***Acuerdo sobre las exigencias mínimas para la emisión y la validez de los permisos de conducción,*** puesto a la firma en Ginebra el 1 de abril de 1975 (no fue firmado por España y sólo tiene 7 partes contratantes, todos países europeos).

1975 ***Acuerdo Europeo sobre las principales vías de tráfico internacional (AGR),*** hecho en Ginebra el 15 de noviembre de 1975. España todavía no se adhirió formalmente a este acuerdo[119].

1982 ***Instrumento de Adhesión[120] de España al Convenio Internacional sobre Armonización de los Controles de Mercancías en las Fronteras*****,** hecho en Ginebra el 21 de octubre de 1982. Madrid, 12.02.1986 (BOE núm. 48, de 25 de febrero de 1986).

1990 ***Instrumento de Ratificación por parte de España del Convenio Relativo a la Importación Temporal,*** hecho en Estambul el 26 de junio de 1990. Entró en vigor en España, el 18 de septiembre de 1997 (BOE núm. 246, de 14 de octubre).

1996 ***Directiva 96/96/CE*** del Consejo, de 20 de diciembre, relativa a las ***inspecciones técnicas de los vehículos.***

1997 ***Acuerdo relativo a la adopción de condiciones uniformes para la inspección técnica periódica de los vehículos de ruedas y el reconocimiento recíproco de las inspecciones[121],*** hecho en Viena el 13 de noviembre.

---

[119] Eso no impidió que tras la modificación de 1985 discurriesen 13 itinerarios internacionales por suelo español.

[120] La «adhesión» es el acto por el cual un Estado acepta la oferta o la posibilidad de formar parte de un tratado ya negociado y firmado por otros Estados. Tiene los mismos efectos jurídicos que la ratificación. En general, la adhesión se produce una vez que el tratado ha entrado en vigor.

[121] España lo firmó el 13 de noviembre de 1997 y está pendiente de ratificación. Sólo ha sido ratificado en la UE por Estonia, Países Bajos, Rumanía, Hungría, Finlandia y Bulgaria.

1998 ***Convenio 98/C 216/01,*** establecido sobre la base del artículo K.3 del Tratado[122] de la Unión Europea, ***sobre las decisiones de privación del derecho de conducir*** [123] (DOCE C 216, de 10 de julio).

1998 ***Acuerdo relativo al establecimiento de reglamentos técnicos mundiales aplicables a los vehículos de ruedas y a los equipos y partes***[124] que puedan montarse o utilizarse en esos vehículos, hecho en Ginebra el 25 de junio.

2000 ***Directiva***[125] ***2000/30/CE del Parlamento Europeo y del Consejo,*** de 6 de junio, relativa a las ***inspecciones técnicas de los vehículos industriales en carretera.***

2002 ***Directiva 2002/15/CE del Parlamento Europeo y del Consejo,*** de 11 de marzo, ***relativa a la ordenación del tiempo de trabajo de las personas que realizan actividades móviles de transporte por carretera.***

2003 ***Directiva 2003/59/EC del Parlamento Europeo y del Consejo*** de 15 de julio, ***sobre la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte de mercancías o de viajeros por carretera.***

2005 ***Decisión Marco***[126] ***2005/214/JAI del Consejo,*** de 24 de febrero, ***relativa a la aplicación del principio de reconocimiento mutuo de sanciones pecuniarias.***

2006 ***Directiva 2006/22/CE del Parlamento Europeo y del Consejo,*** de 15 de marzo, ***sobre las condiciones mínimas para la aplicación de los Reglamentos del Consejo (CEE) núm. 3820/85 y (CEE) núm. 3821/85 en lo que respecta a la legislación social relativa a las actividades de transporte por carretera.***

2006 ***Directiva 2006/126/CE del Parlamento Europeo y del Consejo*** de 20 de diciembre, ***sobre el permiso de conducción*** (transpuesta mediante el Reglamento General de Conductores).

---

[122] Para ser considerado un "Tratado" en primer lugar, tiene que ser un instrumento vinculante, es decir, las partes contratantes están comprometidas a crear derechos y obligaciones legales; en segundo lugar, el instrumento debe ser celebrado por los Estados u organizaciones internacionales con poder de establecer tratados; en tercer lugar, debe estar regido por el derecho internacional; por último, el compromiso debe hacerse por escrito.

[123] Este convenio crea un marco jurídicamente vinculante entre los Estados miembros con el fin de que los conductores sujetos a la privación del derecho a conducir en un Estado miembro distinto del de su residencia habitual no puedan sustraerse a los efectos de la privación cuando abandonan el Estado en el que cometieron la infracción.

[124] Se ocupa únicamente de los requisitos técnicos no de los administrativos. España lo firmó el 24 de agosto de 2000 y entró en vigor el 22 de junio de 2002 (BOE núm. 129, de 30 de mayo de 2002).

[125] La Directiva es uno de los instrumentos jurídicos de que disponen las instituciones europeas para aplicar las políticas de la Unión Europea (UE). Se trata de un instrumento flexible que se emplea principalmente como medio para armonizar las legislaciones nacionales. Establece una obligación de resultado para los países de la UE, pero les deja libertad con respecto a los medios para alcanzarlos. La Directiva forma parte del Derecho derivado de la UE. Por lo tanto, ha sido aprobada por las instituciones de la UE de conformidad con los tratados constitutivos. Una vez adoptada a escala de la UE, la Directiva debe transponerse al Derecho interno de los países de la UE para su aplicación (generalmente en el plazo de dos años).

[126] La Decisión Marco introduce, de acuerdo con el principio de reconocimiento mutuo, medidas específicas que permiten que una autoridad judicial y administrativa transmita una sanción pecuniaria directamente a la autoridad de otro país de la UE y que dicha sanción sea reconocida y ejecutada sin más trámites.

2007 ***Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo,*** de 5 de septiembre, ***por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos.***

2010 ***Directiva 2010/40/UE del Parlamento europeo y del Consejo*** de 7 de julio, por la que ***se establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte.***

2012 ***Versiones consolidadas del Tratado de la Unión Europea y del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea***[127] (DOUE C 326/01, de 26.10.2012).

2013 ***Reglamento Delegado***[128] (UE) núm. 305/2013 de la Comisión, de 26 de noviembre de 2012, por el que se complementa la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere ***el suministro armonizado de un número de llamada de emergencia en toda la Unión (eCall)*** (DOUE núm. 91, de 3 de abril de 2013).

2015 ***Directiva (UE) 2015/413 del Parlamento Europeo y del Consejo,*** de 11 de marzo, ***por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico en materia de seguridad vial***[129]***.***

2016 ***Conducción Autónoma. El 23 de marzo entró en vigor, la enmienda a la Convención de Circulación Vial de Viena, de 1968,*** que permite que un vehículo pueda realizar automáticamente tareas de conducción, siempre que esas tecnologías sean conformes con las regulaciones sobre vehículos de las Naciones Unidas y puedan ser desconectadas por el conductor.

HITOS HISTÓRICOS, RECOMENDACIONES, DECLARACIONES, CONGRESOS, ORGANIZACIONES Y ASOCIACIONES EUROPEAS E INTERNACIONALES

1769 ***Primer automóvil a vapor por carretera.*** El “Fardier” un vehículo de motor, de tres ruedas circula, en Francia, por primera vez.

---

[127] El art. 91.1.c). de la versión consolidada del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) señala que ésta es competente para establecer “medidas que permitan mejorar la seguridad en los transportes”.

[128] Se activa previo mandato o habilitación contenida en un acto legislativo, con el objeto de que la Comisión complete o modifique, en elementos no esenciales, la eficaz aplicación del mismo, por medio de ***esta norma de aplicación general y eficacia directa.*** *Los actos legislativos delegantes "delimitarán de forma expresa los objetivos, el contenido, el alcance y la duración de la delegación de poderes. La regulación de los elementos esenciales de un ámbito estará reservada al acto legislativo y, por lo tanto, no podrá ser objeto de una delegación de poderes" (art. 290.1 TFUE).*

[129] España transpuso esta Directiva mediante la Ley 35/2015, de 22 de septiembre, de reforma del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación, cuya Disposición Final Segunda modifica la 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 Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, modificando su Disposición Adicional Segunda, que pasa a tener por rúbrica la siguiente: «Disposición adicional segunda. Incorporación de la Directiva (UE) 2015/413 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2015, por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico en materia de seguridad vial."

1801 ***Primera locomotora terrestre sin railes.*** En la nochebuena de ese año, el ingeniero inglés Richard Trevithik hizo un corto viaje en una locomotora de vapor por un camino llevando a 7 pasajeros.

1817 ***Invención de la bicicleta.*** El barón alemán Karl Drais, condujo por primera vez una bicicleta apoyando los pies alternativamente sobre el suelo.

1831 ***Primer servicio regular de transporte de pasajeros en locomotoras a vapor terrestres.*** El inglés Walter Hancock estableció un servicio regular entre Strafford y Londres.

1839 ***Ruedas macizas de caucho.*** Charles Goodyear descubrió la vulcanización, proceso mediante el cual el caucho se mezcla con azufre y se le aplica calor y presión, lo que mejora su plasticidad y resistencia. Fue entonces cuando se hicieron populares las llantas de goma maciza, aunque los viajes eran muy incómodos.

1867 ***Invención de la motocicleta.*** El estadounidense Sylvester Howard Roper inventó un velocípedo con un motor de cilindros a vapor (accionado por carbón). Se puede considerar la primera motocicleta.

1885 ***Motocicleta de combustión interna.*** Wilhelm Maybach y Gottlieb Daimler construyeron una moto con cuadro y cuatro ruedas de madera y motor de combustión interna.

1888 ***Primer viaje en un coche moderno.*** Bertha Ringer Benz, esposa de Karl Benz, el fabricante del primer coche del mundo, el Patent Motorwagen, condujo, el 5 de agosto, junto a dos de sus hijos, este vehículo en un recorrido de 109 km.

1889 ***Invención del neumático.*** John Boyd Dunlop, patentó el primer neumático con cámara de aire el 7 de diciembre.

1896 ***Primer accidente mortal.*** El 17 de agosto de 1896, Bridget Driscoll, una mujer de 44 años se convirtió, en Londres, en la primera víctima mortal conocida. En la investigación el funcionario encargado afirmó: “Esto no debe volver a ocurrir nunca más”.

1898 ***Exposición Internacional del Automóvil.*** Tuvo lugar en París, en el jardín de las Tullerías, del 15 de junio al 3 de julio. Fue organizada por el Automobile-Club de Francia. Hubo más de 230 expositores, de los cuales 77 eran constructores y más de 300 vehículos (turismos, pero también omnibuses, tractores, ciclos, etc.).

1900 ***Primer Congreso Internacional de automovilismo*** que tuvo lugar en París, del 09 al 16 de julio[130]***.***

---

[130] Tuvo lugar durante la Exposición Universal de 1900. El estado de las vías se trató someramente, pero se dejó constancia del propósito de someter a estudio las medidas necesarias para conseguir que las carreteras pudiesen soportar y favorecer la circulación de vehículos automóviles.
El mundo del automovilismo ya no se podía contentar con discutir la calidad de los vehículos, era necesario disponer de una red de carreteras adaptadas al nuevo vehículo para que éste fuese aceptado por todos.
Se celebró el 2º Congreso en la sede del Automóvil-club de Francia, en 1903 y el 3º en Milán en 1906.

1904 ***Federación Internacional del Automóvil***[131] (en francés, Fédération Internationale de l'Automobile). Se fundó el 20 de junio como una organización sin ánimo de lucro con sede en París. Incluye 268 organizaciones automovilísticas de 143 países. Inicialmente tenía el nombre de "La Association Internationale des Automobile Clubs Reconnus (AIACR)".

1905 ***Primer Congreso Internacional de Turismo y Circulación en automóvil*** que tuvo lugar en París, en el Grand Palais, en diciembre de ese año.

1908 ***Primer Congreso Internacional de la Carretera***[132]***,*** celebrado en Paris del 11 al 21 de octubre[133]*.*

1909 ***Asociación Mundial de la Carretera (PIARC)***[134]***.*** En francés se denomina "Association Internationale Permanente des Congrès de la Route (AIPCR)", y en inglés, "Permanent International Association of Road Congresses (PIARC)".[135] Se fundó el 29 de abril.

1932 ***IBTTA - International Bridge, Tunnel & Turnpike Association (Asociación Internacional de Puentes, Túneles y Autopistas de Peaje).*** Trata de innovar en la financiación de las infraestructuras viales por medio de los peajes. Tiene su sede en Washington.

1948 ***Federación Internacional de Carreteras***[136]***.*** Es una organización sin fines de lucro con sede en Washington. España no fue admitida, en aquel momento, como miembro.

1948 ***IRU (Organización Internacional de Transporte por Carretera).*** Se fundó en Ginebra, donde sigue teniendo su sede, para ayudar a reconstruir los devastados lazos comerciales de una Europa arrasada por la guerra. Creó el sistema TIR en

---

[131] Es mundialmente conocida por regular las competiciones de automovilismo más importantes del mundo, pero su ámbito de aplicación incluye todos los aspectos del automóvil, las carreteras, la movilidad, el medio ambiente o seguridad vial.

[132] Participaron 28 países.

[133] Posteriormente tuvieron lugar los siguientes congresos: Bruselas (1910), Londres (1913), Sevilla (1923), Milán (1926), Washington (1930), Múnich (1934), La Haya (1938), Lisboa (1951), Estambul (1955), Río de Janeiro (1959), Roma (1963), Tokio (1967), Praga (1971), México (1975), Sídney (1983), Bruselas (1987), Marrakech (1991), Montreal (1995), Kuala Lumpur (1999), Durban (2003), París (2007), México (2011), Seúl (2015) y está previsto el próximo en Abu Dabi, en octubre de 2019.
En el Congreso de Sevilla los expertos insistieron sobremanera en que al menos dentro de las fronteras de cada Estado rigiera una sola regla del tránsito. De esa forma en 1924 todos los vehículos en España pasaron a circular por la derecha en las vías urbanas, siendo Madrid la última ciudad en hacerlo.

[134] Agrupa a los organismos relacionados con las carreteras en todos los países, tanto del ámbito gubernamental como territorial o local, entidades públicas y privadas, empresas y a cuantos técnicos se interesasen a título individual por las carreteras y vías urbanas. Actualmente a la PIARC están asociados 120 Gobiernos nacionales de todo el mundo y tiene miembros en más de 140 países.

[135] *Es una asociación sin fines de lucro y trata de agrupar a los organismos relacionados con las carreteras en todos los países, tanto del ámbito gubernamental como territorial o local, entidades públicas y privadas, empresas y a cuantos técnicos se interesasen a título individual por las carreteras y vías urbanas.*

[136] Se fundó con la misión de fomentar y promover el desarrollo y mantenimiento de mejores, más seguras y sostenibles carreteras y redes de carreteras. Trabaja en conjunto con miembros y asociados en más de 118 países. También promueve soluciones tecnológicas y prácticas de gestión que proporcionen beneficios económicos y sociales a las inversiones viales nacionales.

1949 como un acuerdo intergubernamental que pasó a ser un acuerdo mundial posteriormente.

1950 ***Declaración sobre la construcción de grandes vías de comunicación internacionales firmada en Ginebra el 16 de septiembre de 1950*** (firmada por España el 25 de marzo de 1960[137]).

1956 ***Comisión Internacional de los Exámenes de Conducción (CIECA)[138].*** Tiene su sede en Bruselas.

1959 ***Prevention Routière Internationale[139].*** Se funda el 02 de enero. La PRI es una organización no gubernamental que se ocupa de la seguridad vial a nivel mundial. Están representados medio centenar de países y tiene su sede en Lisboa.

1963 ***Federación Internacional de Peatones.*** Tiene su sede en Zúrich (Suiza).

1966 ***Federación Internacional de Vehículos Antiguos (Féderation Internationale de Véhicules Anciens) – FIVA.*** Es una asociación internacional no gubernamental sin fines de lucro y tiene su sede en Turín (Italia).

1969 ***Primer Congreso Internacional de Vialidad Invernal.*** Se celebró en Berchtesgaden (Alemania) en 1969.[140]

1986 ***Año Europeo de la Seguridad Vial.***[141]

1988 ***IRTAD (International Traffic Safety Data and Analisys -Grupo de Análisis e Información Internacional de Seguridad Vial) es un grupo de trabajo permanente de la OCDE sobre la seguridad vial.*** Tiene su sede en París.

1988 ***Carta de los Derechos del Peatón.*** *Adoptada por el Parlamento Europeo en el mes de octubre.*

1991 ***Federación Europea de Víctimas del Tráfico (FEVR)[142].*** Es una ONG sin ánimo de lucro y comprende organizaciones de 16 países, la mayoría europeos.

---

[137] Colección de tratados de las Naciones Unidas: https://treaties.un.org; http://www.unece.org/trans/conventn/legalinst_01_TINF_CMITA.html

[138] Estimula la implantación de normas comunes para los exámenes de conducir dentro de los países miembros.

[139] El IX Congreso Mundial de "Prévention Routière Internationale" tuvo lugar en Madrid en febrero de 2002 y la inauguración corrió a cargo del Rey Juan Carlos I.

[140] Estos congresos son complementarios de los Congresos Internacionales de la Carretera y desde 1969 se celebran cada 4 años. Se han celebrado en: Valloire (France) 1971, Jyväskylä (Finlandia) 1973, Salzburgo (Austria) 1975, Dobbiaco (Italia) 1978, Davos (Suiza) 1982, Tampere (Finlandia) 1986, Tromsø (Noruega) 1990, Seefeld (Austria) 1994, Luleå (Suecia) 1998, Sapporo (Japón) 2002, Turin-Sestriere (Italia) 2006, Quebec (Canadá) 2010, Andorra la Vella (Andorra) 2014 y Gdansk (Polonia) 2018.

[141] Los Años Europeos son temas anuales elegidos por la Unión Europea con el fin de sensibilizar y atraer la atención de los gobiernos nacionales. Son propuestos por la Comisión y adoptados por el Parlamento Europeo y los gobiernos de los Estados miembros.

[142] Ofrece asistencia a las víctimas de tráfico para que puedan defender sus derechos y otra de sus misiones es reducir los peligros viales.

1991 ***Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles (ACEA).*** Tiene su sede en Bruselas.

1991 ***ERTICO – ITS Europe.*** Es una entidad mixta pública y privada que se ocupa de la conducción automática, de la movilidad urbana, de la utilización de energías limpias y de actividades relacionadas con el transporte y la logística. Tiene su sede en Bruselas.

1992 ***Día Internacional de las Personas con Discapacidad.*** Fue proclamado el 03 de diciembre de 1992 por la Asamblea General de la ONU y en esa fecha se celebra cada año en todo el mundo.

1993 ***European Transport Safety Council (ETSC).*** Tiene su sede en Bruselas y es una Organización sin fines de lucro dedicada a reducir el número de muertos y heridos en las actividades de transporte en Europa.[143]

1995 ***Association for Safe International Road Travel – ASIRT (Asociación para una circulación vial internacional segura).*** Facilita información a los pasajeros para minimizar los riesgos viales. Tiene su sede en Rockville (Maryland-USA).

1996 ***TISPOL[144] (Red Europea de Policías de Tráfico).*** Se puso en marcha en 1996 por parte de las fuerzas europeas encargadas de la seguridad vial. Actualmente forman parte 30 países, los de la UE más Noruega y Suiza. Serbia tiene estatus de observador. Cuenta con una base de datos conocida como ***CLEOPATRA*** (colección de aplicación de la ley de operaciones de la policía y las actividades para reducir los accidentes de tráfico). Es miembro de la Carta Europea de Seguridad Vial. Tiene su sede en Manchester (Gran Bretaña).

1998 ***Euro NCAP (European New Car Assessment Programme, "Programa Europeo de Evaluación de Automóviles Nuevos")*** es un programa de seguridad para automóviles apoyado por varios gobiernos europeos, muchos fabricantes

---

[143] Presume de ser independiente y ofrecer asesoramiento experto en materia de seguridad en el transporte a la Comisión Europea, al Parlamente europeo y a los Estados miembros. Además de las aportaciones de sus socios, recibe financiación de la Comisión Europea y de entidades públicas y privadas relacionadas con la actividad del transporte.

[144] La Red de Policías de Tráfico europea es un proyecto que se inició en 1996, cuando la Comisión Europea promovió la reunión de representantes de Cuerpos Policiales de Tráfico de Capitales Europeas con el objetivo de formalizar y fortalecer la colaboración entre Fuerzas Policiales de Tráfico en Europa y compartir experiencias y conocimientos en materia de Seguridad Vial.

Durante cuatro años se trabajó en dicho proyecto hasta que finalmente en el año 2000 se creó definitivamente la TISPOL. Desde entonces, los integrantes de esta Red de Policías están trabajando principalmente para reducir las víctimas en las carreteras europeas. Para ello, intercambian experiencias, organizan y coordinan operaciones y campañas paneuropeas en materia de tráfico (alcohol, cinturón de seguridad, velocidad, camiones) inician y apoyan investigaciones a nivel de seguridad vial proporcionando de forma consensuada su opinión sobre esta materia en el ámbito europeo, asesorando a la Comisión Europea.

Además, desde TISPOL también se trabaja en el control transfronterizo de los transportes de mercancías, en la vigilancia del abuso de horas al volante, el control a larga distancia de transportes, la inmigración y tráfico humano o el terrorismo.

Realiza a nivel europeo campañas de Seguridad Vial. Del 18 al 24 de febrero de 2019 se llevó a cabo la operación "Truck and Bus" para controlar camiones, autobuses y furgonetas. La DGT, a través de la ATGC, se sumó a esta campaña.

importantes y organizaciones relacionadas con el sector de la automoción de todo el mundo[145].

1999 ***EuroRAP.*** Tiene su sede en Bruselas. Es una asociación internacional sin fines de lucro y tiene como meta salvar vidas mediante carreteras más seguras.

1999 ***Alianza Mundial para la Seguridad Vial (Global Road Safety Partnership – GRSP).*** Tiene su sede en las oficinas de la Cruz Roja Internacional, situadas en Ginebra.[146]

2000 ***Carta[147] Europea de Salvaguardia de los Derechos Humanos en la Ciudad[148],*** suscrita en Saint-Denis, el 18 de mayo de 2000.

2000 ***Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea[149],*** hecha en Niza el 7 de diciembre de 2000.

2001 ***Primer Congreso Internacional de Reciclaje del Automóvil (IARC).*** Se celebró en Ginebra del 5 al 7 de marzo de 2001. Desde entonces se celebra anualmente, aunque hasta ahora siempre en países europeos.

2002 ***Semana Europea de la Movilidad.*** Se inició en 2002[150]. Se celebra cada año del 16 al 22 de septiembre. El Car Free Day, también conocido como el ***Día Mundial Sin Automóvil*** forma parte de esta iniciativa, celebrándose el 22 de septiembre de cada año.

---

[145] En 1998, Euro NCAP consiguió el estatus legal cuando se convirtió en asociación internacional bajo la ley belga, aunque desde 1996 se estaban realizando algunas pruebas.

[146] Trabaja siempre con gobiernos, grupos de empresas y de la sociedad civil para apoyar programas se seguridad vial, nacionales, regionales y locales.

[147] Según la página de la ONU: www.un.org, el término «carta» se utiliza para instrumentos particularmente formales y solemnes, como el tratado constitutivo de una organización internacional.

[148] Ha sido adoptada por más de 400 ciudades y entre las españolas se encuentran: Barcelona, Guernika, Zaragoza, Girona, Logroño, Vitoria, Gijón, etc. El artículo XX señala:

1. Las autoridades locales reconocen el derecho de los ciudadanos y ciudadanas a disponer de medios de transporte compatibles con la tranquilidad en la ciudad. Con este fin, ***favorecen transportes públicos accesibles*** *a todas las personas siguiendo un plan de desplazamientos urbanos e interurbanos.* ***Controlan el tránsito automovilístico y aseguran su fluidez respetando el medio ambiente.***

2. El municipio controla estrictamente la emisión de cualquier tipo de ruidos y vibraciones. Define las áreas reservadas a los peatones *de manera permanente o en ciertos momentos del día y fomenta el uso de los vehículos no contaminantes…*

[149] Su artículo 45 se ocupa de la libertad de circulación y residencia y establece que ***todo ciudadano de la Unión tiene derecho a circular y residir libremente en el territorio de los Estados Miembros*** *y permite que se pueda conceder libertad de circulación y de residencia a los nacionales de terceros países que residan legalmente en España*

[150] Es una campaña de concienciación dirigida a sensibilizar a los ciudadanos en cuanto al uso del transporte público, en bicicleta y peatonal y a animar a las ciudades europeas a que promuevan estos modos de transporte y a que inviertan en las nuevas infraestructuras necesarias para esto.

Se trata de un evento que cuenta con el apoyo político de la Dirección General de Medio Ambiente de la Comisión Europea, durante el cual multitud de ciudades europeas dedican toda una semana a actividades dirigidas a la concienciación en torno a los múltiples aspectos de la movilidad sostenible.

La popularización de las bicicletas compartidas se está viendo favorecida por los teléfonos inteligentes ya que permiten localizarlas, bloquearlas y desbloquearlas, conocer las tarifas y el gasto realizado, etc.

2004 ***Carta europea de la seguridad vial***[151] firmada por los primeros signatarios el 6 de abril de 2004 en Dublín.

2005 ***Día Mundial en Recuerdo de las Víctimas del Tráfico Vial.*** Fue instituido por la ONU el 26 de octubre para "reconocer de forma adecuada a las víctimas de los accidentes de circulación y a sus familias"[152].

2006 ***International Transport Forum (ITC).*** El Foro Internacional del Transporte se creó el 18 de mayo, por los ministros de 43 países. El origen del ITF lo encontramos en 1953 cuando 16 naciones europeas establecieron la Conferencia Europea de Ministros de Transporte (ECMT), regida por un tratado internacional, con el fin de "coordinar y racionalizar el trasporte interior europeo que tuviese importancia internacional".

2007 ***Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad***[153]***.*** Los Estados Partes que hayan ratificado la Convención tienen la obligación de promover, proteger y garantizar el pleno disfrute de los derechos humanos de las personas con discapacidad y garantizar que gocen de plena igualdad ante la ley. ***Fue ratificada por España el 9 de abril de 2008*** (BOE núm. 96, de 21 de abril).

2007 ***Primera Semana sobre Seguridad Vial Mundial (First United Nations Global Road Safety Week).*** Se celebró a nivel mundial del 23 al 29 abril. Se dedicó a los usuarios juveniles.[154] Fue patrocinada por las Comisiones Regionales de la ONU y la Organización Mundial de la Salud.

2009 ***Primera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial: Tiempo de acción.*** Moscú, 19-20 de noviembre de 2009. ***Declaración de Moscú***[155]***.***

2010 ***Resolución 64/255, de 1 marzo de 2010 de la Asamblea General de las Naciones Unidas proclamando el periodo 2011-2020 como «Decenio de Acción para la Seguridad Vial»,*** con el objetivo general de estabilizar y, posteriormente, reducir las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tráfico en todo el mundo[156].

---

[151] La Comisión Europea acordó, dentro de su programa de acción europeo de seguridad vial, incluir una declaración de principios, la Carta Europea para la Seguridad Vial, para que todos aquellos que estuvieran interesados, ya fueran entes públicos o privados, manifestaran, firmando la carta, su compromiso de trabajar y esforzarse en reducir los índices de siniestralidad. Es decir, no es propiamente una normativa, sino que plantea conseguir una serie de objetivos siguiendo las recomendaciones de la Carta.

[152] Se basó en una conmemoración anterior que llevaba a cabo desde 1995 la Federación Europea de Víctimas del Tráfico Vial.

[153] El texto fue aprobado por la Asamblea General de la ONU el 13.12.2006 en Nueva York y quedó abierta para la firma el 30.03.2007. Fue la primera convención de derechos humanos que se abrió a la firma a organizaciones regionales de integración, entendiendo estas como formadas por Estados Soberanos o entidades a las que estos Estados soberanos hayan cedido competencias en las materias que abarca esta convención.

[154] La segunda semana se celebró del 6 al 12 de mayo de 2013 y estuvo dedicada a la seguridad peatonal, la tercera tuvo lugar entre el 4 y el de mayo de 2015 y estuvo orientada a la salvación de la vida de los niños, la cuarta tuvo lugar del 8 al 14 de mayo de 2017 y se ocupó del exceso de velocidad.

[155] Se celebró la Segunda Conferencia Mundial de Alto Nivel sobre Seguridad Vial: es hora de resultados. Brasilia, 18-19 de noviembre de 2015. Declaración de Brasilia.

[156] Se solicitó a la Organización Mundial de la Salud y a las comisiones regionales de las Naciones Unidas que preparasen un plan de acción del Decenio como documento orientativo que facilite la consecución de sus objetivos.

2011 ***Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020.*** Se puso en marcha a nivel mundial el 11 de mayo.

2011 ***Foro contra la Violencia Vial.*** Se celebró el primero en Buenos Aires, el 07.09.2011[157].

2011 ***Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial. Es un instrumento de cooperación internacional integrado por las máximas autoridades de seguridad vial de los países iberoamericanos miembros.*** Nace formalmente y se establece como su fecha fundacional el 17 de noviembre.

2012 ***Global Alliance of NGOs for Road Safety (Alianza Global de ONG para la Seguridad Vial).*** Tiene su sede en Zúrich (Suiza).

CÓDIGO DE LA CIRCULACIÓN DE 1934

El Código de la Circulación de 1934, fue la norma básica en materia de tráfico durante muchos años, hasta que se incluyó en la ***Disposición Final del Real Decreto Legislativo*** 339/1990, de 2 de marzo, ***por el que se aprobó el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial,*** lo siguiente: *"Hasta que entren en vigor las disposiciones necesarias para el desarrollo de esta Ley, se aplicarán* ***como Reglamentos de la misma*** *el Código de la Circulación aprobado por Decreto de 25 de septiembre de 1934, y disposiciones complementarias, en la medida en que no se opongan a lo que en ella se establece".*

Posteriormente en 1992 el Reglamento General de Circulación, para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley de Tráfico, incluyó una disposición derogatoria de la mayor parte del articulado del Código de Circulación.

Finalmente, en 2009 el vigente Reglamento General de Conductores, aprobado por el Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, a través de su disposición derogatoria única, eliminó definitivamente los pocos artículos del Código de Circulación que aún seguían formalmente vigentes, aunque algunos de forma testimonial.

Se ha mitificado mucho el Código de 1934, por los muchos años que estuvo vigente y aún hoy en día, a menudo se llama Código al Reglamento General de Circulación.

Lo cierto es que intentó regular de forma sistemática el fenómeno del tráfico siendo elaborado por una Comisión Interministerial entre febrero y setiembre de 1934. El decreto de aprobación lleva tanto la firma del Presidente de la República, así como la del Presidente del Consejo de Ministros.

Señala en la introducción que *"recogidas las sugerencias de cuantos organismos, así oficiales como particulares, se hallan afectados por los problemas de la circulación",* sin embargo, ya a los 76 días de vigencia oficial[158] se recuperó la Comisión Interministerial para realizar modificaciones a dicho Código.

---

[157] *El XIII Foro se celebró en Madrid, el Madrid el 11 de junio de 2018.*

[158] *Eso ocasionó críticas en su época y así se decía entonces "no asamos y ya pringamos".*

LEY DE BASES[159] SOBRE TRÁFICO, CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR Y SEGURIDAD VIAL[160] DE 1989.[161]

El Código de la Circulación de 1934 era una ***norma de rango reglamentario*** que tenía como misión, tal como señalaba su Disposición Preliminar: ***"Unificar los distintos Reglamentos*** *(no unificaba leyes) y disposiciones dictadas hasta la fecha y amoldándolos a los convenios internacionales*[162]***".***

Su carácter de reglamento independiente, sin conexión con alguna ley, no se adecuaba debidamente a las nuevas exigencias derivadas de la Constitución de 1978.

Hay que tener en cuenta que el artículo 25 CE indica: *"Nadie puede ser condenado o sancionado por acciones u omisiones* ***que en el momento de producirse no constituyan*** *delito, falta*[163] *o* ***infracción administrativa****,* ***según la legislación vigente en aquel momento".***

Es decir, no se podía alterar su régimen sancionador ya que no se respetaría el principio de legalidad contemplado en la Constitución.

Por otra parte, una de las manifestaciones más importantes de la libertad de circulación no podía ser regulada con una norma de carácter reglamentario, como tampoco podía servir de justificación para atribuir determinadas potestades a la Administración que limitaban la esfera de actuación de los particulares en la materia (normas de comportamiento, autorizaciones, órdenes, medidas de restablecimiento de la legalidad, sanciones, etc.).

Una vez promulgada la Constitución, se planteó el problema de la inconstitucionalidad del Código de la Circulación, pero éste quedaba fuera de la "reserva de Ley" establecida por la Constitución y en tal sentido se debe citar la Sentencia del Tribunal Constitucional de 7 de mayo de 1981, según la cual la reserva absoluta de la ley no incide en disposiciones o actos

---

[159] ***Las Bases*** *son las siguientes:*
Base primera: *Objeto;* ***Base segunda:*** *Competencias;* ***Base tercera:*** *Consejo Superior de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial:* ***Base cuarta:*** *Normas de circulación;* ***Base quinta:*** *Señalización;* ***Base sexta:*** *Autorizaciones administrativas;* ***Base séptima:*** *Medidas cautelares;* ***Base octava:*** *Infracciones y sanciones administrativas en materia de tráfico y seguridad de la circulación vial y* ***Base novena:*** *Procedimiento sancionador.*

[160] *El título de la Ley además de "tráfico y circulación de vehículos a motor", incluye "seguridad vial". Eso hace que muchas veces se denomine, para simplificar, como Ley de Tráfico o como Ley de Seguridad Vial. Esta ley no ha sido derogada e incluso el Texto Refundido 6/2015 tiene que seguir respetándola.*

[161] *Buena parte del contenido de esta introducción previa al texto de la Ley, (y otros comentarios dispersos por este trabajo), está inspirado en las obras de* ***Tomás Cano Campos,*** *Catedrático de Derecho Administrativo de la Universidad Complutense, que figuran en la bibliografía al final de este trabajo y que recomiendo a quienes quieran conocer la normativa de tráfico en profundidad*

[162] *Los convenios internacionales a los que se refería eran los de París, de 24 de abril de 1926: el Convenio para la circulación internacional por carreteras, ratificado por España el 7 de marzo de 1927, publicado en la "Gaceta de Madrid", el 26 de marzo de 1927 y con entrada en vigor el 7 de marzo de 1928 y el Convenio Internacional para la circulación de automóviles, ratificado por España el 24 de octubre de 1929, publicado en la "Gaceta de Madrid" el 22 de marzo de 1930 y con entrada en vigor el 24 de octubre de 1930. Estos convenios se complementaron con el Convenio sobre unificación de señalamiento en carreteras, firmado en Ginebra el 30 de marzo de 1931, ratificado por España el 18 de marzo de 1933 y publicado en la "Gaceta de Madrid", el 5 de abril de 1933.*

[163] *El 1 de julio de 2015 entró en vigor la reforma del Código Penal, operada por la Ley Orgánica 1/2015, de 30 de marzo, que supuso la desaparición de las denominadas faltas que se aplicaban a los hechos delictivos de carácter leve y que fueron sustituidas, en muchos casos, por los nuevos "delitos leves".*

nacidos al mundo del Derecho con anterioridad al momento en que la Constitución fue promulgada. Es evidente que sólo hubieran quedado derogadas del Código aquellas disposiciones preconstitucionales que se hubieran encontrado enfrentadas abiertamente a la misma o no hubieran podido ser interpretadas con arreglo a la Constitución por ser de un contenido incompatible con ella, por lo que el tratamiento de la reserva de la Ley por el Tribunal Constitucional permitió el mantenimiento en vigor del Código de la Circulación en todos aquellos aspectos que, interpretados conforme a la Constitución, no se oponían materialmente a ella, hasta que se dictó la nueva regulación.

El ***artículo 19 CE,*** dentro de la sección 1ª del Capítulo II, dedicada a los derechos fundamentales, señala que *"los españoles tienen derecho a elegir libremente su residencia y a circular*[164] *por el territorio nacional".*

El ***artículo 81 CE*** pareciera indicar que la regulación de la circulación tendría que ser objeto de una ley orgánica ya que indica:" *son Leyes orgánicas* ***las relativas al desarrollo de los derechos fundamentales*** *y de las libertades públicas…"*

Pero no es necesario ya que el ***artículo 53 CE*** dispone que los *"los derechos y libertades reconocidos en el Capítulo II del presente Título vinculan a todos los poderes públicos.* ***Sólo por Ley****, que en todo caso deberá respetar su contenido esencial,* ***podrá regularse el ejercicio de tales derechos*** *y libertades…*

La Ley de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial[165] no regula ese derecho fundamental sino una de sus modalidades de ejercicio, la de circular, con cualquier medio, por las vías públicas o de uso público, por lo que no sería de aplicación el artículo 81 CE sino el 53 CE que exige una ley, pero no una que sea orgánica.

En su preámbulo señalaba que "el fenómeno del ***tráfico de vehículos a motor***[166] 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".

Por eso ese derecho a la libertad de circulación tiene que compaginarse con el ***derecho a la seguridad*** establecido en el art. 17.1 CE.

Otro precepto constitucional en el que se regula el derecho a circular –evitando que se obstaculice ese derecho- es el ***artículo 139.*** En él, tras señalar que *"todos los españoles tienen los mismos derechos y obligaciones en cualquier parte del territorio del Estado"* se añade: ***"Ninguna autoridad podrá adoptar medidas que directa o indirectamente***

---

[164] *El derecho a circular, al no estar limitado, debe interpretarse como derecho a utilizar cualquier medio o forma que permita ejercerlo: a pie, en automóvil, en tren, en avión…*

[165] *El art. 1b) informa que regula no sólo la circulación de vehículos sino también la de peatones y animales.*

[166] *Vemos como nuestra primera Ley de Seguridad Vial ya comete, en su Preámbulo, el error de referirse únicamente a los vehículos de motor. Aunque un Preámbulo no tenga valor normativo, sin embargo, da una pista sobre la calidad del contenido de la Ley.*

obstaculicen la libertad de circulación y establecimiento de las personas y la libre circulación de bienes en todo el territorio español".

Por otro lado, el ***artículo 149.1. 21ª CE*** establece que ***el Estado tiene competencia exclusiva*** sobre tráfico y circulación de vehículos a motor[167].

Para concretar esta competencia, el primer paso normativo fue utilizar la técnica de la Ley de Bases[168] para legislar en materia de tráfico, con fundamento en el ***artículo 82*** de la Constitución que establece que las Cortes podrán delegar en el Gobierno la potestad de dictar normas con rango de ley sobre materias determinadas, no incluidas en el artículo anterior, y que la delegación legislativa deberá otorgarse mediante una Ley de Bases, cuando su objeto sea la formación de textos articulados.

De esta forma, el Congreso de las Diputados mediante ***la Ley 18/1989, de 25 de julio, de Bases sobre Tráfico, Circulación de vehículos a Motor y Seguridad Vial***[169], (BOE núm. 178, de 27 de julio) autorizó al Gobierno para que aprobara, en el plazo de un año, un texto articulado como instrumento normativo idóneo que permitiera revestir de rango legal las disposiciones en materia de circulación de vehículos, las cuales, hasta la fecha, únicamente venían establecidas de forma general en el Código de la Circulación.

Antes de su aprobación por el Gobierno, el Decreto Legislativo fue dictaminado por el Consejo de Estado[170], tal como obligaba la Disposición Adicional Segunda de la Ley de Bases. Esta Disposición Adicional establecía controles a posteriori del Decreto Legislativo que aprobase el Gobierno para verificar la adecuación del mismo a las Bases, de acuerdo con el ***artículo 82.6 CE***, que contempla la posibilidad de que las leyes de delegación puedan establecer fórmulas adicionales de control.

---

[167] La redacción es incompleta ya que no tendría competencia exclusiva sobre la circulación de peatones, ciclos y vehículos de tracción animal, e incluso sobre tranvías y ciclomotores ya que, en la ley de desarrollo de este artículo, que es actualmente el TRLTSV, no los considera vehículos de motor.

[168] Es interesante observar que una ley de bases no tiene artículos sino bases que en el caso de la Ley de Bases de Tráfico vimos que son nueve, y que un texto articulado recibe ese nombre porque tiene artículos.

[169] Vemos que el Art. 149.1. 21ª sólo se refiere a tráfico y circulación de vehículos de motor como competencia exclusiva del Estado y no a la seguridad vial, que entendemos que no es una materia distinta, ya que está incluida junto al tráfico y a la circulación de vehículos a motor en el objeto de la Ley, contenido en su artículo 1. También la redacción actual del Código Penal convalida esta opinión al dedicar un Capítulo a los "Delitos contra la Seguridad Vial" en lugar del anterior "Delitos contra la seguridad del tráfico" término que se sigue manteniendo en las sucesivas reformas de la Ley de Enjuiciamiento Criminal (aunque esta ley también utiliza en su texto el término "seguridad vial").
También la Comisión que se ocupa del tráfico en el Congreso de los Diputados siempre incluyó el término "seguridad vial" y actualmente su denominación es "Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible.
Por su parte, el Tribunal Constitucional resolviendo conflicto positivo de competencias estableció que la "la seguridad vial comprende tanto la seguridad activa como la pasiva y, dentro de ésta, la protección de conductores y pasajeros" y que "ambas dimensiones son elementos indisolubles de la seguridad del tráfico y circulación, pues es innegable la repercusión que un accidente o fallo de seguridad en el interior de un vehículo, que afecte a las personas que en él viajan (tanto conductor como pasajeros) puede tener en la conducción del mismo, así como en otros vehículos de su entorno" (SSTC 181/1992, de 16 de noviembre, F. 3).

[170] La Ley Orgánica 3/1980, de 22 de abril, del Consejo de Estado, establece en el art. 21.3 que el Consejo de Estado en pleno deberá ser consultado en los proyectos de decretos legislativos. Se trata de un dictamen preceptivo, sí, pero no vinculante. La propia Ley de Bases se hacía eco de esta previsión al señalarlo en el apartado 1 de la disposición adicional segunda. El Dictamen del Pleno se dio a conocer el 22 de febrero de 1990.

Primero debía ser "conocido" por la Comisión de Justicia e Interior del Congreso de los Diputados y posteriormente por el Pleno del Congreso que no se conformaría con "conocerlo" sino que tenía que "verificar" que se ajustaba a lo previsto en la Ley de Bases.

Una Ponencia del Congreso elaboró un informe considerando que el Gobierno había hecho un uso adecuado de la delegación. Este informe fue examinado por la Comisión de Justicia e Interior y el Pleno del Congreso de los Diputados aprobó, en su sesión de 12 de julio de 1989, de manera definitiva y de conformidad con lo establecido en el ***art. 90 CE*** el proyecto de Ley de bases sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

Pero eso no impide el control a posteriori que pueden efectuar los Tribunales, cuando alguien demanda que se realice ese control. El órgano jurisdiccional se tiene que encontrar con la situación que le permita apreciar la existencia de un exceso en los términos en los que fue constituida la delegación o un defecto de forma en su elaboración.

La delegación legislativa también es susceptible de control de constitucionalidad por parte del Tribunal Constitucional.

El ***artículo único*** de la Ley 18/1989, de 25 de julio, de Bases sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial establecía que: "*Se autoriza al Gobierno para que, a propuesta del Ministro del Interior y previo dictamen del Consejo de Estado, apruebe, en el plazo de un año, el Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, con sujeción a los principios y criterios que resultan de las siguientes Bases…"*

- ***La delegación legislativa constaba de manera expresa*** *("se autoriza al Gobierno para que … apruebe … el Texto Articulado…")*
- ***Se establecía la materia concreta*** *("el Texto Articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial")*
- ***Se determinaba un plazo preciso para el ejercicio de la delegación*** *("para que… apruebe, en el plazo de un año…")*
- ***Se delimitaban con suficiente precisión el objeto y alcance de la delegación legislativa y los principios y criterios que habrían de seguirse en su ejercicio*** *(las nueve bases, una disposición transitoria y dos disposiciones adicionales, determinando la primera de esas bases que el objeto es "establecer una regulación legal en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial)*

La justificación del porqué de la utilización del instrumento normativo previsto en el art. 82 de la Constitución, queda justificada en el preámbulo de la propia Ley 18/1989:

- ***Para revestir de rango legal la materia de tráfico***[171]***.***
- ***Para amparar el ejercicio de la potestad sancionadora de la Administración*** en la ordenación del tráfico, dando cumplimiento al artículo 25.1 de la Constitución que establece que *"nadie puede ser condenado o sancionado por acciones u omisiones que en el momento de producirse no constituyan delito, falta (ahora, delito menos grave) o*

[171] *Esta excusa no era válida ya que se podía haber aprobado con una ley ordinaria.*

infracción administrativa, según la ***legislación vigente*** *(exige una ley) en aquel momento".*

- ***Para permitir que el Gobierno en el desarrollo de la misma,*** disponga de un instrumento normativo idóneo como es el Decreto Legislativo, para adaptar la regulación objeto de la Ley de Bases y, con el alcance en ella previsto, a la multiplicidad de supuestos que la ordenación del tráfico comporta.

Se consideró que, debido a la complejidad técnica de la regulación sobre el tráfico y la seguridad vial, era más conveniente establecer unas bases para su regulación legal, que someter la normativa en todos sus extremos a la consideración de las Cortes Generales.

LEY SOBRE TRÁFICO, CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR[172] Y SEGURIDAD VIAL.

TRAMITACIÓN DE LA LTSV

El Gobierno utilizó la autorización de las Cortes para elaborar el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo (BOE núm. 63, de 14 de marzo), conteniendo el Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, de acuerdo con los principios y criterios contenidos en la Ley de Bases 18/1989.

CARACTERÍSTICAS DE LA LTSV

La Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial abandonó ya en su redacción inicial la anterior concepción puramente policial[173] de actuación de la Administración, 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, al constituir estos accidentes una innegable secuela negativa del tráfico, tanto en el plano económico y social como en el de la salud y bienestar público.

En cuanto a su estructura y contenido, si la comparamos con el Código de 1934, que tenía 304 artículos, la LTSV tenía inicialmente y sigue teniendo pocos artículos, lo que la hace muy parca y concisa, obligando a continuas remisiones reglamentarias. En su redacción original, la LTSV constaba de 84 Artículos, estructurados en seis Títulos, precedido de uno Preliminar, a lo que seguían una Disposición Transitoria, una Derogatoria y otra Final, así como un Anexo que contenía los conceptos relacionados con la circulación vial (conductor, vehículo de motor, parada, estacionamiento, etc.).

La Ley no indicaba cuando entraría en vigor por lo que se aplicó lo dispuesto en el Código Civil que señala en su art. 2: *"Las leyes entrarán en vigor a los veinte días de su completa publicación en el Boletín Oficial del Estado, si en ellas no se dispone otra cosa";* por ello entró en vigor el día 03.04.1990.

---

[172] Como vimos no es solamente una ley para vehículos a motor ya que incluye la regulación de la circulación de tranvías, ciclomotores, ciclos y vehículos de tracción animal.

[173] La opinión pública y los medios de comunicación suelen acusar a las Administraciones con competencias en materia de tráfico de tener un afán recaudador con las multas de circulación.
El Tribunal Supremo en su Sentencia de 17 de julio de 1987(Ar. 6893), contemplando un supuesto de desviación de poder, afirma que «no es finalidad fijada por el ordenamiento jurídico para la seguridad del tráfico la de recaudar impuestos. No cabe, pues, adoptar medidas circulatorias con una finalidad recaudatoria que trasciende el ámbito de la pura regulación del tráfico para penetrar en el terreno tributario».

El desarrollo posterior de la ley[174] se realizó mediante una ***pluralidad de reglamentos:*** de circulación, de conductores, de vehículos, de vehículos históricos, de escuelas particulares de conductores, de centros de reconocimiento y de procedimiento sancionador, además de numerosos Reales Decretos y Órdenes Ministeriales. La DGT complementa esta normativa con numerosas instrucciones y circulares[175]. Además, aún queda pendiente por desarrollar diversa normativa prevista en la Ley.

La Ley ha sido modificada 21 veces. La Ley 6/2014, de 7 de abril, que contiene la última reforma, antes de aprobarse el texto refundido, señalaba en su Disposición Adicional Primera que se autorizaba al Gobierno para aprobar, en el plazo de dieciocho meses a partir de la entrada en vigor de esta ley, un texto refundido en el que se integrasen, debidamente regularizados, aclarados y armonizados, el texto articulado de la Ley sobre Tráfico incluyendo las disposiciones de las leyes modificativas que no se incorporaron a aquél.

ESTRUCTURA DEL TEXTO REFUNDIDO DE LA LEY DE TRÁFICO Y SEGURIDAD VIAL

El Gobierno ha utilizado la técnica contemplada en el artículo 84 CE con el objetivo de integrar en un texto único, el ***Real Decreto Legislativo 6/2015***, la anterior Ley de Tráfico y Seguridad Vial junto con otras normas que se habían ido publicando y que se encontraban dispersas en varias leyes.

El texto refundido comienza con una Exposición de Motivos, a la que sigue un artículo único que trata de la aprobación del propio texto refundido.

Seguidamente viene la disposición adicional primera sobre referencias normativas, luego la disposición adicional segunda indicando que la aprobación de este texto no podrá generar incremento de gasto público y una disposición derogatoria única indicando que queda derogado el texto articulado que contenía la hasta ahora existente Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a motor y Seguridad Vial y una disposición final única con las fechas de entrada en vigor del texto refundido.

El TRLTSV consta de ***115 artículos***[176] ***encuadrados en seis Títulos más uno Preliminar.*** Cada uno de los Títulos se dedica a un aspecto básico de la circulación de vehículos a motor y de la seguridad vial.

El contenido y estructura básica del TRLTSV es la siguiente:

Título preliminar. Objeto de la Ley y ámbito de aplicación.

---

[174] La Ley no quiere entrar en demasiado detalle sobre todos los aspectos del tráfico ya que esa labor se la deja al Gobierno para que lo haga a través de reglamentos de desarrollo de la propia Ley. Sin embargo, al examinar el TRLTSV vemos que establece pautas de desarrollo en materia de conductores, circulación y procedimiento sancionador, pero apenas se ocupa de los vehículos, de los centros de reconocimiento o de las escuelas particulares de conductores.

[175] La DGT está colgando en Internet las circulares que va publicando, abandonando su "secretismo" anterior y también se pueden descargar de numerosas páginas relacionadas con la actividad policial. Sería magnífico que cada 01 de enero publicase una relación de las que siguen vigentes.

[176] Destaca el crecimiento en artículos de la ley, pasando de los 84 que figuraban en la primera redacción de 1990 a los 115 de la última modificación en 2015

Define el objeto de la Ley, estableciendo una regulación legal en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, y delimitando su ámbito de aplicación a todo el territorio nacional.

En su artículo 2, obliga, en todo el territorio nacional, a los titulares y usuarios de las vías y terrenos públicos aptos para la circulación, tanto urbanos como interurbanos, a los de las vías y terrenos que, sin tener tal aptitud sean de uso común y, en defecto de otras normas, a los titulares de las vías y terrenos privados que sean utilizados por una colectividad indeterminada de usuarios.

Título I. Ejercicio y coordinación de las competencias sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

Por un lado, enumera las competencias que en esta materia corresponden a la Administración General del Estado, luego al Ministerio del Interior que las ejerce a través de la Jefatura Central de Tráfico y seguidamente a los Municipios (Capítulo 1º). Y por otro regula (objeto, funciones y composición) el Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible (Capítulo 2º) y la Conferencia Sectorial de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible (Capítulo 3º).

Título II. Normas de comportamiento en circulación

Se divide en tres capítulos. En el 1º: ***"Normas Generales",*** figuran las normas básicas de comportamiento que afectan en general a todos los actores que participan en el tráfico. En el 2º: ***"Circulación de vehículos",*** desarrolla las maniobras, velocidades, colocación, y en general cuantas otras son necesarias para que la circulación de los vehículos se haga de manera ordenada. En el 3º: ***"Otras normas de circulación",*** introduce normas relativas a diversas materias tales como, elementos de protección, auxilio, publicidad o animales, para así terminar de configurar el conjunto de normas necesarias para comportarse en la circulación.

Título III. Señalización.

Indica la función de las señales y su formato básico, el orden de prioridad entre los distintos tipos de señales, así como la responsabilidad en torno a su instalación, mantenimiento, sustitución y retirada.

Título IV. Autorizaciones administrativas.

Se divide en cuatro capítulos. En el 1º recoge las normas sobre autorizaciones en general y fija el domicilio y la dirección electrónica vial (DEV) a efecto de notificaciones a los titulares de autorizaciones administrativas. En los capítulos 2º y 3º se regulan respectivamente, de manera básica, las autorizaciones administrativas para conducir y las relativas a los vehículos. Por último, el capítulo 4º recoge los procedimientos de nulidad, lesividad y pérdida de vigencia que afectan a las autorizaciones administrativas y la obtención de un nuevo permiso o licencia de conducción.

Título V. Régimen sancionador.

El título V desarrolla el régimen sancionador en materia de tráfico. El capítulo 1º recoge el cuadro general de infracciones. El capítulo 2º se ocupa de las sanciones. El capítulo 3º trata de la responsabilidad de las infracciones. El capítulo 4º está dedicado al procedimiento sancionador. El capítulo 5º se ocupa del intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico. El capítulo 6º de las medidas provisionales y otras medidas. El Capítulo 7º de la ejecución de las sanciones y el Capítulo 8º de las prescripción, caducidad y cancelación de antecedentes.

Título VI. Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico.

Crea este Registro y define su finalidad.

Seguidamente vienen **11 Disposiciones adicionales:**

1) la primera se ocupa de los permisos y licencias de conducción en las comunidades autónomas con lengua cooficial.

2) la segunda, de las comunidades autónomas con competencias traspasadas en materia de tráfico.

3) la tercera, de los cursos para conductores profesionales

4) la cuarta, de la obligación de destinar las sanciones económicas a la financiación de la seguridad vial.

5) la quinta, de las notificaciones en comunidades con competencias transferidas.

6) la sexta, de las condiciones básicas y de la accesibilidad para las personas con discapacidad.

7) la séptima, de la responsabilidad en accidentes de tráfico por atropellos de especies cinegéticas

8) la octava, de la documentación correspondiente a otras administraciones públicas.

9) la novena, de la baja definitiva por traslado del vehículo a otro país.

10) La décima, de las actividades industriales que afecten directamente a la seguridad vial.

11) la undécima, de la integración y coordinación de notificaciones a través del TESTRA y de la DEV.

Seguidamente, vienen **3 disposiciones transitorias:**

1) La primera, trata de la matriculación definitiva de vehículos en España.

2) La segunda de la práctica de las notificaciones en la DEV.

3) La tercera de los límites de velocidad para los vehículos de tres ruedas asimilados a motocicletas.

Prosigue la Ley con **3 disposiciones finales:**

1) La primera se ocupa del título competencial que permite elaborar la Ley.

2) La segunda, de las habilitaciones normativas.

3) La tercera, de las habilitaciones otorgadas al Ministro del Interior.

Finaliza la Ley con **7 Anexos:**

Anexo I. Definiciones de términos a los efectos de esta Ley.

Anexo II. Infracciones que llevan aparejada la pérdida de puntos.

Anexo III. Cursos de sensibilización y reeducación vial.

Anexo IV. Cuadro de sanciones y puntos por exceso de velocidad.

Anexo V. Datos de búsqueda a los que podrán acceder los órganos competentes españoles.

Anexo VI. Datos que se facilitarán por los órganos competentes españoles.

Anexo VII. Carta de información.

MODIFICACIONES A LA LEY DE TRÁFICO Y SEGURIDAD VIAL

El texto original de la ley está contenido en el ***Real Decreto Legislativo 339/1990***, de 2 de marzo (BOE núm. 63, de 14 de marzo), conteniendo el Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Esta ley (o sus anexos) fue modificada 22 veces y la última reforma ha provocado que la ley haya reenumerado sus artículos y cambiado de nombre. Estas modificaciones fueron introducidas por:

1. **Ley 5/1997, de 24 de marzo (BOE núm. 72, de 25 de marzo),**
2. **Real Decreto-ley 12/1997, de 1 de agosto (BOE núm. 196, de 16 de agosto),**
3. **Ley 59/1997, de 19 de diciembre (BOE núm. 304, de 20 de diciembre),**
4. **Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre (BOE núm. 22, de 26 de enero de 1999),**
5. **Ley 11/1999, de 21 de abril (BOE núm. 96, de 22 de abril),**
6. **Ley 43/1999, de 25 de noviembre (BOE núm. 283, de 26 de noviembre),**
7. **Ley 55/1999, de 29 de diciembre (BOE núm. 312, de 30 de diciembre),**
8. **Resolución de 22 de octubre de 2001, de la Subsecretaría de Interior (BOE núm. 263, de 2 de noviembre).**
9. **Ley 19/2001, de 19 de diciembre (BOE núm. 304, de 20 de diciembre),**
10. **Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre (BOE núm. 306, de 23 de diciembre),**
11. **Ley 62/2003, de 30 de diciembre (BOE núm. 313, de 31 de diciembre),**
12. **Ley 17/2005, de 19 de julio (BOE núm. 172, de 20 de julio),**
13. **Ley Orgánica 15/2007, de 30 de noviembre (BOE núm. 288, de 1 de diciembre),**
14. **Ley 18/2009, de 23 de noviembre (BOE núm. 283, de 24 de noviembre),**
15. **Ley 25/2009, de 22 de diciembre (BOE núm. 308, de 23 de diciembre),**
16. **Ley 37/2010, de 15 de noviembre (BOE núm. 277, de 16 de noviembre),**
17. **Real Decreto 303/2011, de 4 de marzo (BOE núm. 55, de 5 de marzo),**
18. **Real Decreto 776/2011, de 3 de junio (BOE núm. 133, de 4 de junio),**
19. **Real Decreto-ley 19/2012, de 25 de mayo (BOE núm. 126, de 26 de mayo),**

20. **Ley 17/2012, de 27 de diciembre (BOE núm. 312, de 28 de diciembre),**
21. **Ley 6/2014, de 7 de abril (BOE núm. 85, de 8 de abril),**
22. **Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (BOE núm. 261, de 31 de octubre), por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de vehículos a motor y Seguridad Vial.**

OTRAS DEFINICIONES NO CONTEMPLADAS EN EL ANEXO I, PERO QUE FIGURAN EN LA NORMATIVA DE TRÁFICO O SON DE INTERÉS

A) DEFINICIONES RELACIONADAS CON LOS USUARIOS VIALES

[177] *Accesibilidad.*

[178] *Acompañante.*

[179] *Administración pública.*

[180] *Alquiler entre particulares.*

[181] *Alumno de autoescuela.*

---

[177] *Supone la posibilidad de tener acceso, paso o entrada a un lugar o actividad sin limitación alguna por razón de discapacidad.*

[178] *Este término no aparece en el TRLTSV, aunque sí se encuentra dos veces en el art. 23 del RGC. En algunos países, como Colombia, es la persona o personas que acompañan a un conductor en un vehículo particular diferenciándolo de "pasajero" que es aquel que lo hace en un transporte público.*

[179] *Desde un punto de vista formal es el organismo público que ostenta el poder político, la competencia y los medios necesarios para satisfacer los intereses generales. Desde un punto de vista material, la administración sería la propia actividad administrativa de todos esos organismos públicos, tanto de gestión y administración, como de relación con otros organismos y con los particulares.*
El TRLTSV tendría que evitar confusiones entre los términos "Autoridad" y "Administración".

[180] *Algunas empresas ya ofrecen este servicio en España. La persona interesada debe inscribirse en una página web y luego puede alquilar un vehículo a su propietario en función del tipo de automóvil. Incluye seguro contra averías y accidentes y es más barato que los alquileres tradicionales.*

[181] *El TRLTSV debiera definir lo que es un alumno de autoescuela ya que sabemos que no lo debemos considerar conductor cuando hace prácticas o se examina de un permiso o licencia pero no está tan claro que no sea el conductor cuando hace prácticas en motocicleta o se examina de la misma ya que en ese caso el profesor no está a cargo de los mandos adicionales y no se puede decir que siempre puede controlar al alumno mediante el intercomunicador teniendo en cuenta además que hay alumnos sordos que se examinan también de motocicleta y el único "control" que se ejerce sobre ellos es que deben seguir el plano que se les entrega al iniciar la práctica o durante el examen.*
El Anexo VI.6) del RGCond indica:
***"Esta formación (práctica) se realizará conduciendo sin acompañante una motocicleta** de las características establecidas en el anexo VII, bajo la dirección y **control inmediatos de un profesor** de formación vial en posesión de la correspondiente autorización de ejercicio y del permiso de conducción en vigor de la clase A con más de 1 año de antigüedad".*
Vemos como por un lado habla de "conduciendo" pero por otro afirma que el "control" lo efectúa el profesor.
Un Auto de la Audiencia Provincial de Soria, Sección Primera, de 26 de noviembre de 2015 trató de clarificar este asunto en un caso en que un alumno que realizaba su segunda práctica de destreza sufrió un accidente y resultó fallecido. El Tribunal, con un voto particular en contra, llegó a la conclusión de que el alumno no es el conductor ya que en virtud de lo dispuesto en el TRLTSDV el conductor de un vehículo de autoescuela es siempre el profesor que imparte la enseñanza para la conducción, pudiendo interpretarse de forma análoga

[182] *Andarín.*

[183] *Animal de carga.*

[184] *Animal de monta o montura.*

[185] *Animal de silla.*

[186] *Animal de tiro.*

[187] *Aprendiz de conductor.*

[188] *Autoridad.*

[189] *Bandera amarilla.*

---

para el supuesto de motocicletas, dado que en virtud del Reglamento de las Escuelas Particulares así como del Reglamento General de Conductores, el profesor debe controlar igualmente el manejo de la motocicleta dando las oportunas instrucciones sobre qué debe hacer el alumno en cada momento a través del sistema de intercomunicación preceptivo, por lo que sin su presencia el alumno no está autorizado a conducir la misma, cometiendo incluso un posible delito del artículo 384, párrafo segundo, del Código Penal si lo hiciera, al no estar autorizado administrativamente para llevar la motocicleta si no es en presencia del profesor y bajo la supervisión del mismo.
También podría darse el caso de que una persona que tenga permiso en vigor quiera ir a una autoescuela a hacer prácticas para mejorar su técnica de conducción o actualizar sus conocimientos y tendría la consideración de alumno de autoescuela, aunque sería el conductor legal si hiciese prácticas en un vehículo con doble mando.

[182] *La Resolución de 21 de noviembre de 2006, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la inscripción en el registro y publicación del Convenio colectivo estatal de empresas de mensajería (hoy derogada), indica que su función se reduce a realizar misiones de pequeño transporte dentro de un limitado radio de acción, siguiendo las instrucciones emanadas en cada caso del encargado de organizar el servicio. Para efectuar su trabajo el andarín utilizará los medios públicos de transporte, urbanos y/o interurbanos, o bien -cuando las distancias a recorrer razonablemente lo permitan- realizará el servicio andando.*
En el convenio colectivo de la ASM Supply Chain Solutions, SL de Baleares inscripto por resolución del consejero de Economía y Competitividad en junio de 2014, se dice que es el trabajador que, sin vehículo o con bicicleta, realiza labores de distribución de sobres y pequeña paquetería.

[183] *Falta la definición. El término figura en el artículo 50.1 del TRLTSV.*

[184] *El término "animal de montura" se encuentra en las señales R-117 y R-409 del RGC. Debiera indicar que animales se consideran de montura.*

[185] *Este término se encuentra en el artículo 50.1 del TRLTSV.*

[186] *Este término aparece en el artículo 15 del RGC. Se debía aclarar cuáles son los animales incluidos en esta denominación ya que por ejemplo un perro de raza husky siberiana además de animal de compañía es un animal de tiro, aunque en España nunca se utilice en este último sentido.*

[187] *Persona que está aprendiendo a conducir. El término aparece en el art. 119.2 RGC. No es sinónimo de alumno de autoescuela ya que una persona puede aprender a conducir sin ir a una autoescuela de acuerdo con la Orden de 29 de julio de 1981 por la que se regula la licencia de aprendizaje de la conducción.*

[188] *El artículo 24 del Código Penal, a efectos penales, define como autoridad al que por sí solo o como miembro de alguna corporación, tribunal u órgano colegiado tenga mando o ejerza jurisdicción propia. Literalmente, según el DLE, autoridad sería tanto la potestad, facultad o el poder que tiene una persona sobre otra que le está subordinada, como la propia persona revestida de algún poder o mando, es decir, la persona que ejerce esa potestad, facultad o poder. Y es un poder legítimo que le viene al individuo en virtud de su posición en una estructura social organizada.*

[189] *El término figura en el artículo 143.3c) y en el 9 del Anexo II del RGC. Indica al resto de los conductores y usuarios la necesidad de extremar la atención o la proximidad de un peligro. Esta bandera podrá ser también utilizada por el personal auxiliar habilitado que realice funciones de orden, control o seguridad durante el*

[190] *Bandera roja.*

[191] *Bandera verde.*

[192] *Bicicleta de juguete.*

[193] *Biciusuario.*

[194] *Campo de visión o campo visual.*

[195] *Car o bike sharing (compartir coche o bicicleta).*

[196] *Ciclista.*

---

desarrollo de marchas ciclistas o de cualquiera otra actividad, deportiva o no, en las vías objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

La Instrucción 18/TV-101, de la DGT, de 12.02.2018, sobre Instrucciones específicas sobre regulación de tráfico para el desarrollo de eventos deportivos en vías y terrenos de uso público dispone que "la habilitación será hecha por la Subdirección General de Operaciones y Movilidad en el caso de los eventos cuya autorización corresponda a la DGT y en el resto de los casos, por la Jefatura Provincial de Tráfico de la provincia o isla donde se inicie el evento.

Para la habilitación del personal auxiliar se requerirá que cumplan con los requisitos establecidos en el artículo 13 del anexo II del RGC y posean las aptitudes y conocimientos necesarios para el ejercicio de dichas funciones.

Se entenderá que el personal de la organización cuenta con esas aptitudes y conocimientos cuando el organizador acredite, mediante un certificado emitido por una federación deportiva, que estos han recibido una formación adecuada para realizar dichas funciones de orden, control y seguridad.

Esta acreditación al organizador será exigida, en todo caso, respecto del personal auxiliar que vaya a actuar en los eventos federados, siempre que así lo haya establecido como requisito la Federación correspondiente. En el resto de los casos, se exigirá, al organizador, una acreditación equivalente a la establecida para los eventos no federados o declaración responsable".

[190] El término figura en el artículo 143.3a) y en el 9 del Anexo II del RGC Indica el inicio del espacio ocupado por una prueba deportiva de tráfico. A partir del paso del vehículo que la porta, la calzada queda temporalmente cerrada al tráfico de todos los vehículos y usuarios, excepto para aquellos que son acompañados o escoltados por los agentes de la autoridad responsable de la regulación, gestión y control del tráfico.

[191] El término figura en el artículo 143.3b) y en el 9 del Anexo II del RGC. Indica el fin del espacio ocupado por una prueba deportiva de tráfico. A partir del paso del vehículo que la porta, la calzada queda de nuevo abierta al tráfico.

[192] Es interesante conocer cuando una bicicleta deja de ser de juguete y por lo tanto es de aplicación el TRLTSV. El Real Decreto 1205/2011, de 26 de agosto, (BOE núm. 209, de 31 de agosto) sobre la seguridad de los juguetes, en su Anexo I contiene una lista de productos que, en particular, no se consideran juguetes a efectos de ese real decreto y en su punto 4 considera que una bicicleta deja de ser juguete cuando cuenta con una altura máxima de sillín superior a 435 mm, medida como la distancia vertical entre el suelo y el punto más alto de la superficie del sillín, con éste colocado en posición horizontal y la tija en la marca inferior.

[193] Ciclistas y pasajeros de ciclos.

[194] En fisiología es el espacio que abarca la vista estando el ojo inmóvil. El DLE señala que es el "espacio que abarca la vista manteniendo la mirada fija"

[195] Se trata de alquilar un turismo o bicicleta a tiempo parcial – desde minutos a semanas- e incluye los gastos de combustible, de mantenimiento, de seguro…. Se paga una cuota inicial y luego el tiempo de uso y los kilómetros recorridos. En 2030 se calcula que circularán en Europa unos 80 millones menos de vehículos gracias a esta modalidad de alquiler.

[196] Conductor de ciclos.

[197] *Ciclista con perro sujeto por una correa.*

[198] *Comitiva organizada.*

[199] *Conducir.*

[200] *Conductor en servicios de urgencia.*

[201] *Conductor novel.*

[202] *Chófer (en América, chofer).*

[203] *Discapacitado.*

---

[197] *En España no está expresamente prohibido circular en bicicleta sujetando a un perro con una correa y un agente sólo podría denunciar al ciclista cuando el animal interfiriese en la conducción. El art. 28 del Reglamento General de Circulación alemán (StVO) prohíbe remolcar a animales detrás de vehículos, pero permite a los ciclistas llevar a un perro (no se permite otro tipo de animal) sujeto por una correa.*

[198] *Figura el término en el artículo 65.3b) del RGC. Según el DLE es un grupo de gente que va acompañando a alguien y el calificativo de organizada significa que hay alguien responsable de la misma.*

[199] *La Sentencia 436/2027 de la sala 2ª de lo Penal del Tribunal Supremo, de 15 de junio de 2017 hace algunas consideraciones interesantes sobre el significado de conducir. Después de citar algunos artículos del TRLTSV, del RGC y del RGCond, llega a la conclusión de que "conducir un vehículo a motor o un ciclomotor es la conducta que se lleva a cabo por la persona que maneja el mecanismo de dirección o va al mando de un vehículo que se desplaza". En otro apartado señala que sin movimiento no hay conducción, pero basta que haya movimiento, por pequeño que sea, para que el acto se considere conducción.*

[200] *Ídem, ya que figura en el artículo 119.2c) del RGC.*

[201] *Es llamativo que no figure el término "conductor novel" en el Reglamento General de Conductores. Encontramos su definición en la señal V-13 del RGV y del RGC que se refieren a lo que es un conductor novel: "Indica que el vehículo está conducido por una persona cuyo permiso de conducción tiene menos de un año de antigüedad".*

Sin embargo, también se puede considerar como ***"novel" a efectos de alcohol*** *en su organismo a un conductor con menos de dos años de antigüedad en el permiso ya que su tasa permitida de alcoholemia es inferior a la de un conductor con más antigüedad.*

También se ha dispuesto que a efectos de puntos un conductor con menos de 3 años en su permiso (salvo que tuviera otro de otra categoría) sólo tenga inicialmente 8 puntos y tenga que esperar 2 años para disponer de 12 (art. 63.2a) y 65.2 TRLTSV).

En otros países como los Países Bajos, aún son más exigentes y los noveles tienen que esperar 5 años para poder conducir con las tasas de alcoholemia permitidas a los conductores en general.

En Italia se ha optado desde 2012 por limitar a 55 kW la potencia máxima del vehículo que puede conducir un novel durante el primer año. En los dos años siguientes y referida a los vehículos M1 la potencia máxima es de 70 kW. La sanción por no respetar estos límites es de 160 € y la suspensión del permiso hasta 8 meses. Además, en el caso de los noveles, se les detrae el doble de puntos que a los otros conductores. También en Italia los conductores noveles de las categorías A2, A, B1 y B no pueden superar la velocidad de 100 km/h en las autopistas y de 90 km en las carreteras convencionales.

[202] *Este término se sigue usando en el habla y en los medios de comunicación. Viene del francés "chauffeur", un término que también se usó en España, que en su origen equivalía a la palabra española "fogonero". El DLE lo define como "persona que,* ***por oficio,*** *conduce un automóvil". Lo mismo sucede en Gran Bretaña donde "chauffeur" es aquel conductor que cobra por realizar esa actividad. En los años 20 el plural se formaba añadiendo una "s": chofers.*

[203] *Término que figura en el artículo 116 y como "razones discapacitadas" en el 119 del RGC. Desde hace años ha ido sustituyendo a la palabra "minusválido" y tiende en la actualidad a sustituirse por "personas con diversidad funcional".*

El instrumento de ratificación de la Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad hecho en Nueva York el 13 de diciembre de 2006, (BOE núm. 96, de 21 de abril) establece en su art. 1: "Las personas con discapacidad incluyen a aquellas que tengan deficiencias físicas, mentales, intelectuales o sensoriales a

[204] *Distribuidor de mercancías.*

[205] *Dormir o descansar en un vehículo.*

[206] *Fila escolar.*

[207] *Impedido.*

[208] *Invidente.*

[209] *Juguete sobre ruedas.*

[210] *Minusválido.*

[211] *Motorista que empuja una motocicleta por la calzada.*

[212] *Ocupante.*

---

largo plazo que, al interactuar con diversas barreras, puedan impedir su participación plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones con las demás".

[204] Debería definirse, ya que este término figura en el artículo 119.2b) del RGC.

[205] El TRLTSV parece dar a entender que un conductor que, en una vía urbana o interurbana, duerme en su vehículo, o que está tumbado esperando que se le pase la borrachera, no tiene la consideración de conductor a efectos de la Ley. En Francia, por ejemplo, la justicia ha considerado que en esos casos tiene la consideración de "conductor" ya que está en condiciones de accionar los mandos del vehículo.

[206] Este término figura en el artículo 65.3b) del RGC. Es una sucesión de escolares colocados uno detrás de otro.

[207] Término que se sigue utilizando como equivalente a discapacitado físico en los artículos 121 y 122 del RGC.

[208] Esta palabra aparece en los artículos 11, 17 y 46 del RGC como sinónimo de ciego.

[209] En la Ley de Tráfico del Estado de Australia del Sur un "juguete sobre ruedas" es un vehículo infantil de pedales, un triciclo o un juguete similar, pero sólo cuando es utilizado por un niño de menos de 12 años de edad.

[210] Este término figura todavía en el art. 94.1.j) y 94.2.d) y 173 (Señal V-15) del RGC. Ha desaparecido en la versión consolidada del TRLTSV. En el DEL equivale a "discapacitado".

[211] Según el punto 4 del Anexo I del TRLTSV, es peatón el que empuja un ciclo o ciclomotor de dos ruedas, pero un motorista que empuje su moto por la calzada ***sigue siendo conductor*** *y por lo tanto está obligado a seguir con el casco puesto y abrochado ya que el art. 118 del RGC establece que: "Los conductores y pasajeros de motocicletas […] deben utilizar adecuadamente cascos de protección homologados […] cuando circulen tanto en vías urbanas como en interurbanas".*

En cuanto al pasajero al bajarse de la motocicleta pareciera que en principio podría ayudar a empujarla y no estaría obligado a llevar el casco puesto, pero podría ser denunciado por circular por la calzada en vez de hacerlo por la acera en el caso de una vía urbana o por el arcén en caso de una vía interurbana. Si no existiera ni acera ni arcén tendría que circular por la izquierda de la calzada tal como figura en el art. 122.1) del RGC y por ello, en ese caso, no podría ayudar a empujar la moto.

El motociclista al seguir siendo conductor también podría ser sometido a las pruebas de detección de las posibles intoxicaciones por alcohol. El pasajero también podría ser sometido a este tipo de control, pero sólo si la motocicleta está implicada en un accidente de circulación (art. 21.a) RGC).

La motocicleta, al estar matriculada en España, tendría que estar cubierta por un seguro de responsabilidad civil. Si no está dada de baja temporal tiene que tener la ITV al día y pagado el impuesto municipal de circulación.

De todas formas, habría que diferenciar entre el que empuja una moto porque se quedó sin combustible o se averió y trata de apartarla de la circulación de aquel que la empuja durante un rato por la calzada.

[212] No está definido, aunque aparece mencionado 7 veces en el texto del TRLTSV y 15 veces en el Reglamento General de Circulación. El DLE se limita a indicar que significa "que ocupa".

[213] *Paleta de señalización vial.*

[214] *Pasajero.*

[215] *Patines.*

[216] *Patrulla escolar.*

[217] *Peatón con un animal de compañía.*

Una definición podría ser: "El conductor y cada uno de los pasajeros que viajan al mismo tiempo en un vehículo o que lo ocupan".
*El art. 11 de la Ley **en su apartado 2)** considera al conductor como un ocupante, pero **en el apartado 4)** de ese artículo pasa a diferenciar al conductor de los ocupantes.*
*2. **El conductor** de un vehículo …, la del resto **de ocupantes** del vehículo …*
*4. **Los conductores y ocupantes de los vehículos** están obligados a utilizar el cinturón de seguridad, cascos y demás elementos de protección… (Si no hubiera querido diferenciarlos tendría que haber dicho "El conductor y los otros (o los demás) ocupantes de los vehículos).*
Lo mismo sucede con el RGC que en su artículo 1, diferencia a los conductores de los ocupantes, pero en cambio en el 3 pasa a considerar al conductor como un ocupante más del vehículo.
[213] No existe una acepción de este término en el DLE referida al tráfico. Es una pala pequeña de madera, plástico o metal que sirve para controlar el tráfico de vehículos y permitir el paso de peatones en zonas donde se están ejecutando obras públicas o cruzando peatones, especialmente escolares.
[214] Falta la definición de pasajero, aunque figure 10 veces en el TRLTSV y 3 veces en el RGC. Se encuentra una definición en la Orden INT/2223/2014, de 27 de octubre, por la que se regula la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico: " Toda persona que, sin ser conductor, se encuentra dentro o sobre un vehículo, o es arrollada mientras está subiendo o bajando del vehículo. Los conductores que han dejado de llevar la dirección del vehículo y son arrollados mientras suben o bajan del mismo se consideran pasajeros", aunque más correcto sería haber dicho: "va sentado o de pie dentro de un vehículo". Esta definición da la impresión que podría ir un pasajero tumbado en el maletero o sobre la baca de un turismo y no podría ser sancionado.
*Sin embargo, el art. 11.2 de la Ley considera a los conductores como pasajeros: "(El conductor) deberá cuidar especialmente de mantener la posición adecuada y que **la mantengan el resto de los pasajeros, ….***
Por su parte el DLE en su 3ª acepción define pasajero: "Dicho de una persona: Que viaja en un vehículo, especialmente en avión, barco, tren, etc., sin pertenecer a la tripulación".
[215] Utensilio que se coloca en los pies para deslizarse sobre una superficie lisa (Diccionario María Moliner).
En Alemania existe un artículo en el Reglamento General de Circulación (art. 31 StVO) dedicado expresamente a los "Deportes y juegos". Aunque prohíbe de forma general los deportes en la calzada, arcenes y pistas ciclistas los deportes, permite que un cartel situado en la señal informe de las excepciones. La más frecuente es sobre el uso de patines ya que en ciertas zonas permite su circulación, incluso por la calzada.
[216] Figura en el artículo 143.1) y 4) del RGC. Falta su definición oficial.
Son escolares que se sitúan en los pasos de peatones para acceder al colegio con unas paletas de señales de stop y dirección obligatoria, dirigiendo y ordenando el tráfico suplantando a los agentes locales, pero bajo su supervisión.
[217] Es sorprendente que existiendo más de 5 millones de perros en España (informe de 2016, del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación), el TRLTSV y el Reglamento General de Circulación apenas les presten atención a estos animales, salvo cuando van dentro de un vehículo, y no regulen su circulación. En ningún sitio se dice que una persona que va andando con un perro tiene la consideración de peatón. Aquí es importante matizar qué en el caso de tratarse de un perro de raza peligrosa, sí éste estuviese suelto o sin bozal, sería de aplicación el art. 37.16 de la Ley Orgánica 4/2015, de 30 de marzo, de protección de la seguridad ciudadana que considera infracción leve esta conducta y la sanciona con multa de 100 a 600 €, salvo que cause daños porque entonces sería de aplicación el Código Penal.
Si un perro suelto o que se suelta de su amo provoca un accidente hay que acudir al artículo 1905 del Código Civil, donde se señala: "El poseedor de un animal, o el que se sirve de él, es responsable de los perjuicios que causare, aunque se le escape o extravíe. Sólo cesará esta responsabilidad en el caso de que el daño proviniera de fuerza mayor o de culpa del que lo hubiese sufrido".

[218] *Persona con diversidad funcional o con funcionalidad diversa.*

[219] *Personal auxiliar.*

[220] *Policía militar.*

[221] *Profesor de autoescuela.*

[222] *Residente.*

[223] *Transporte en común.*

El diario "20 minutos" informa el 27.02.2019 que la Audiencia Provincial de Cantabria condenó a la propietaria de un perro a indemnizar con 27.930 € a una ciclista que se rompió gravemente el brazo al caer de una bicicleta al tener que frenar bruscamente ante la presencia del animal en la calzada por la que circulaba. La sentencia señala que "La propia realidad de la invasión de la calzada por el perro habla por sí misma de la negligencia de su poseedora, al no tenerlo atado ni sujeto de forma bastante para impedir que el perro invadiera la calzada al paso de los ciclistas, infringiendo con ello un elemental deber de diligencia".
Ver más en: https://www.20minutos.es/noticia/3274344/0/condena-veintiocho-mil-euros-por-llevar-suelto-perro-no-evitar-que-provocara-caida-ciclista/#xtor=AD-15&xts=467263

[218] *Término que actualmente está sustituyendo a la palabra "discapacitado".*

[219] *En el caso del personal auxiliar que actúa durante la celebración de pruebas deportivas, la Instrucción 18/TV – 101, de la DGT, de 12.02.2018, dispone que: "El personal auxiliar habilitado que realice funciones de orden, control o seguridad irá provisto de señales verticales R-2 (stop) y R400x (sentido obligatorio, según corresponda) incorporadas a una paleta, una linterna que produzca luz amarilla para hacer uso de ella cuando no exista luz solar, vestimenta de alta visibilidad homologada y que responda a las prescripciones técnicas contenidas en el Real Decreto 1407/1992, de 20 de noviembre, así como de algún dispositivo portátil de comunicación que le permita el enlace con los demás miembros de la organización, los agentes de la ATGC y/o los servicios de emergencia.*
En el punto de cierre de la vía se dispondrá de personal auxiliar habilitado, compuesto por un mínimo de 2 personas que serán las encargadas de la apertura y cierre de las zonas con circulación restringida a accesos y permanecerán allí mientras sea necesario".

[220] *Figura el término en el artículo 143 y en la sección segunda del Anexo III del RGC. En este último caso complementa el término policía militar con policía naval y aérea. La policía militar, adscrita al Ejército de Tierra y las otras policías de los demás ejércitos, controlan los movimientos de vehículos militares, con la necesaria coordinación con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado y Autoridades Locales competentes. Proporcionan apoyo y seguridad a los vehículos militares en beneficio del tráfico general. Puede proporcionar seguridad y los primeros auxilios en caso de accidente, y si están involucrados vehículos militares y así se le ordena, realizar la investigación del mismo.*

[221] *Persona que estando en posesión del certificado de aptitud de profesor de formación vial o de profesor de escuelas particulares de conductores y contando con la oportuna autorización de ejercicio imparte enseñanza teórica o práctica para la conducción de vehículos. Según el artículo 30.2) Real Decreto 1295/2003, de 17 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento regulador de las escuelas particulares de conductores (BOE núm. 258, de 28 de octubre), la autorización de ejercicio de profesor habilita para impartir las clases teóricas necesarias para la obtención de cualquier permiso o licencia de conducción y exclusivamente las clases prácticas para la obtención del permiso de la clase o clases de que el profesor sea titular con más de un año de antigüedad. Existe la posibilidad de obtener un certificado de aptitud limitado a enseñanzas de carácter teórico.*

[222] *El TRLTSV sólo menciona la palabra "residentes" en el art. 68.2 y para referirse a "residentes en España". Ni en el RGC ni en el RGCond (en éste aparece 20 veces la palabra "residencia" con este significado) ni en RGV (en éste aparece 9 veces la palabra "residencia" con ese mismo significado) figura el término y sin embargo muchas ordenanzas municipales se refieren a ellos, especialmente, al regular el estacionamiento, por lo que debiera definirse en la Ley o en sus reglamentos.*

[223] *Son aquellos vehículos afectados a un transporte público o privado de personas, tanto de forma regular como ocasional, tanto a título oneroso como gratuito, aparte de los transportes urbanos.*

[224] *Tropas en formación.*

[225] *Usuario.*

[226] *Usuario vulnerable.*

[227] *Viajero.*

B) DEFINICIONES RELACIONADAS CON LOS VEHÍCULOS

[228] *Amarillo auto (color).*

[229] *Amarillo selectivo (color).*

---

[224] *Significa que desfilan o marchan siguiendo un patrón.*

[225] *Las personas asumen, cuando **son usuarios** de la vía pública, el triple rol de peatones, pasajeros o conductores y, en cada caso, deben hacer frente a complejas interacciones sociales que modulan su comportamiento. El libre tránsito es un derecho constitucional, pero como todo derecho individual, tiene restricciones derivadas del interés general, que regulan y limitan su ejercicio. Las personas tienen libertad para circular, pero no pueden hacerlo por donde quieran, sino por los lugares correspondientes, ni en lo que quieran, sino en vehículos que reúnan los requisitos exigidos, ni como como quieran, pues existen reglas y normas que se deben observar, ni tampoco cuando quieran, ya que antes, en ciertos casos, debe poseer una serie de autorizaciones que lo habiliten. Además de las personas debemos incluir como usuarios a los animales que circulan acompañados.*

[226] *La única cita del TRLTSV y no de forma expresa, es cuando en el artículo 13 nombra una serie de usuarios que reúnen las características de vulnerables: "especialmente cuando se trate de niños, ancianos, personas ciegas o en general personas con discapacidad o con problemas de movilidad". Sin embargo, sería muy conveniente que se incluyese en general a los peatones, a los animales acompañados y a los ciclistas.*
También podrían considerarse usuarios vulnerables aquellos que viajan de pasajeros con un conductor ebrio o drogado, siendo especialmente grave cuando se viaja en autobús.
En el RGC no está presente este término y en el RGCond figura al referirse a las pruebas de aptitud en las vías abiertas al tráfico (art. 49.4) y sobre todo en el Anexo V.B) dedicado a las pruebas a realizar según la clase de permiso o licencia de conducción solicitados, donde detalla con precisión a quienes se considera usuarios vulnerables: "los peatones (especialmente los niños, las personas de edad avanzada o discapacitadas, las personas ciegas o sordas), los ciclistas, los conductores de ciclomotores, de motocicletas, de vehículos para personas de movilidad reducida y otros".
El Real Decreto 662/2012, de 13 de abril, por el que se establece el marco para la implantación de los sistemas inteligentes de transporte (SIT) en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte (BOE núm. 90, de 14 de abril) define a los "usuarios vulnerables de la red viaria" como los "usuarios no motorizados de la red viaria, como por ejemplo los peatones y los ciclistas, así como los motoristas y las personas con discapacidad o con movilidad u orientación limitadas".
En algunos lugares como en el Estado de Minnesota se han aprobado leyes específicas de protección de los usuarios vulnerables buscando dos objetivos: que este tipo de usuarios sea más visible y que aumente la concienciación de su presencia en la vía por parte de los conductores.

[227] *Viajero tampoco está definido, aunque se menciona 2 veces. Otra vez el DLE ayuda poco ya que se limita a decir que viajero significa "que viaja". Este término no está mencionado en el RGC.*
Llama la atención que estos 3 términos no estén definidos cuando están sujetos a limitaciones, prohibiciones y obligaciones.

[228] *Color ámbar o anaranjado.*

[229] *El amarillo selectivo se forma suprimiendo la parte de longitud de onda más corta de la luz proyectada, es decir, el azul y un poco de verde. Esas ondas, al ser difíciles de procesar por el sistema visual, provocan reflejos sobre la lluvia, niebla, nieve y problemas con los destellos.*

[230] *Ambulancia.*

[231] *Ambulancia veterinaria.*

[232] *Autobús con camas.*

[233] *Autobús de gran capacidad.*

[234] *Autobús de pequeña capacidad.*

[235] *Autobús escolar.*

[236] *Autobús lanzadera.*

[237] *Autobús mixto.*

---

[230] *Véase el Real Decreto 836/2012, de 25 de mayo, por el que se establecen las características técnicas, el equipamiento sanitario y la dotación de personal de los vehículos de transporte sanitario por carretera.*
Su artículo 2 clasifica el tipo de ambulancias:
1. Ambulancias no asistenciales, *que no están acondicionadas para la asistencia sanitaria en ruta. Esta categoría de ambulancias comprende las dos siguientes clases:*
1.1 Ambulancias de clase A1, o convencionales, destinadas al transporte de pacientes en camilla.
1.2 Ambulancias de clase A2, o de transporte colectivo, acondicionadas para el transporte conjunto de enfermos cuyo traslado no revista carácter de urgencia, ni estén aquejados de enfermedades infecto-contagiosas.
2. Ambulancias asistenciales, *acondicionadas para permitir asistencia técnico-sanitaria en ruta. Esta categoría de ambulancias comprende las dos siguientes clases:*
2.1 Ambulancias de clase B, destinadas a proporcionar soporte vital básico y atención sanitaria inicial.
2.2 Ambulancias de clase C, destinadas a proporcionar soporte vital avanzado.

[231] *En algunos países, como es el caso de Argentina, también existen ambulancias veterinarias e incluso quirófanos móviles veterinarios que tienen la consideración de vehículos prioritarios.*

[232] *En España y en la Unión Europea no existen en la actualidad servicios regulares con autobuses que lleven camas. El último dejó de funcionar entre Londres y Edimburgo el 21.05.2017. El motivo son razones de seguridad. Pero existen buses con camas en servicios a la demanda, aunque no se permite dormir en las camas durante el viaje.*

[233] *La Orden de 16 de julio de 1984 por la que se aprueba la clasificación de vehículos y sus definiciones a efectos estadísticos, así como las normas sobre la fijación de las claves numéricas (BOE núm. 174, de 21 de julio) lo definía como "Autobús de gran capacidad: Automóvil rígido concebido y construido para el transporte de personas con capacidad igual o superior a 18 plazas, incluido el conductor".*

234 *La Orden anterior lo definía como "Automóvil concebido y construido para el transporte de personas con capacidad comprendida entre 10 y 17 plazas (ambas inclusive), incluido el conductor".*

[235] *Los servicios de transporte escolar desplazan al día a casi medio millón de alumnos a los centros educativos. En todo el territorio nacional unos 17.000 autobuses llevan a cabo algún tipo de servicio de transporte escolar, lo que supone casi un 40% de toda la flota a nivel privado. Tienen que llevar la señal V-10 que tiene que ir colocada dentro del autobús, tanto en la zona frontal como en la posterior, de manera que siempre esté visible desde el exterior del autobús. Las señales deben estar siempre colocadas durante el trayecto/servicio escolar.*

[236] *Es el servicio de transporte en autobús de un punto a otro en sucesión permanente sin paradas intermedias.*

[237] *La Orden de 16 de julio de 1984 por la que se aprueba la clasificación de vehículos y sus definiciones a efectos estadísticos, así como las normas sobre la fijación de las claves numéricas (BOE núm. 174, de 21 de julio) lo definía como: "El concebido y construido para transportar personas y mercancías simultánea y separadamente".*

[238] *Autocaravana.*

[239] *Autocaravana camper.*

[240] *Autocaravana capuchina.*

[241] *Autocaravana integral.*

[242] *Autocaravana o casa rodante.*

[243] *Autocaravana perfilada.*

[244] *Automóvil de 3 ruedas.*

[245] *Automóvil ligero.*

[246] *Auto-taxi*

[247] *Auto-turismo y (taxis) especiales de abono*

---

[238] *Según el DLE, es un vehículo con motor propio, acondicionado para hacer vida en él. En la Real Orden de 25 de octubre de 1929 se denominaban "coches-vivienda" o "roulottes".*
Si no superan los 3.500 k de MMA pueden circular, según el art. 48 RGC, a la misma velocidad que los turismos y motocicletas, es decir, a 120 km/h por autopistas y autovías y a 90 km/h, por carreteras convencionales. Si supera esa masa tiene que circular a 90 km/h en autopistas y autovías y a 80 km/h en carreteras convencionales, tal como indica el RD 1514/2018, de 28 de diciembre, de reforma del RGC (BOE núm. 314, de 29 de diciembre).

[239] *Es la más aerodinámica. El habitáculo incluye una cabina más espaciosa. Ideal para 2-4 personas. (La movilidad en autocaravana. Folleto informativo DGT.)*

[240] *Es el tipo más conocido. La situación del dormitorio sobre la cabina de conducción permite tener una cama fija, amplia y cómoda. Ideal para viajar hasta 7 personas. (La movilidad en autocaravana. Folleto informativo DGT.)*

[241] *Son furgonetas de transporte de serie con la cabina de carga completa y el interior acondicionado como autocaravana. Idónea para 2 personas. (La movilidad en autocaravana. Folleto informativo DGT.)*

[242] *Definición que figura en el Anexo II. B), que se ocupa de la clasificación de los vehículos por criterios de construcción, del Reglamento General de Vehículos y que está incluida en otro apartado de definiciones de este trabajo. No se permite ir sin cinturón de seguridad lo que implica que no se puede viajar utilizando las camas o literas y tampoco viajar sentado dentro de la caravana. Instrucción de la DGT 08/V-74 de 28.01.2008*

[243] *Son parecidas a las capuchinas, aunque sobre la cabina hay un armario en lugar de un dormitorio. Su perfil es más aerodinámico y su altura inferior, lo que hace la conducción más manejable. Recomendada para 2-4 personas que realicen desplazamientos largos y continuados. (La movilidad en autocaravana. Folleto informativo DGT.)*

[244] *El Anexo II.B) del RGV define los vehículos de tres ruedas y los cuatriciclos.*

[245] *El Real Decreto 763/1979, de 16 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento Nacional de los servicios urbanos e interurbanos de transportes en automóviles ligeros, no se ocupa de la MMA y se limita a señalar que los auto-taxis y auto-turismos no podrán exceder de 7 plazas incluida la del conductor, aunque excepcionalmente podrán autorizarse hasta nueve plazas para servicios en alta montaña, etc.*

[246] *El Real Decreto 763/1979, define a los auto-taxis, a los que clasifica de clase A), como "Vehículos que prestan servicios medidos por contador taxímetro, ordinariamente en suelo urbano o urbanizable definida en la Ley de Régimen del Suelo y Ordenación Urbana o, en su caso, en el área unificada de servicio, si fuere más amplia que el suelo referido, previa delimitación con arreglo a lo dispuesto en la normativa de ordenación de transportes terrestres."*

[247] *El Real Decreto 763/1979, define a los auto-turismos, a los que clasifica de clase B), como "Vehículos que prestan servicios dentro o fuera de los núcleos urbanos, sin contador taxímetro".*

[248] *Berlina.*

[249] *Bici.*

[250] *Bicicleta eléctrica, bicicleta EPAC (Electric Power Assisted Cycle) o Pedelec (Pedal Electric Cycle).*

[251] *Bicicleta de carretera o de carreras.*

[252] *Bicicleta enduro.*

[253] *Bicicleta de montaña.*

[254] *Bicicleta de paseo, urbana o recreativa.*

[255] *Bicicleta gravel (grava) o de aventura.*

[256] *Bicicleta de piñón fijo o fixie.*

Ese mismo Real Decreto encuadra a los "Especiales o de Abono" dentro de la Clase C y los definía como: "Vehículos que prestan servicios dentro o fuera de los núcleos urbanos, diferentes a los de las clases anteriores, ya sea por su mayor potencia, capacidad, lujo, dedicación o finalidad, ya porque los conductores tienen conocimientos acreditados superiores a los obligados e inherentes a los de su profesión y apropiados a la especialidad que les caracteriza (turística, representativa, etc.)".
Curiosamente en el BOE se puede observar que este Real Decreto no está derogado aunque posteriormente numerosas normas han afectado a este tipo de licencias.

[248] *Indica que es un turismo normal con carrocería cerrada, de 4 o más plazas, estando el maletero separado del habitáculo. El término tiene su origen en un tipo de carroza de 4 ruedas, construida en 1660 en Berlín por F. Chiesa, maestresala general de Federico Guillermo.*
El DLE lo define como "coche de cuatro puertas".

[249] *En la normativa de tráfico se reserva este nombre en exclusiva para añadirlo a diferentes vías ciclistas: "carril-bici", "carril-bici protegido", "acera-bici" y "pista-bici".*

[250] *En estas bicicletas simplemente hay que girar el acelerador del manillar para activar la asistencia del motor. Es posible circular sin pedalear. Entrarían en la categoría de ciclomotores, porque usan un acelerador que activa el motor eléctrico al margen de si se está pedaleando o no. Los términos EPAC y pedelec se utilizan internacionalmente.*

[251] *En estas bicicletas, el ciclista puede adoptar una postura aerodinámica que favorece la rapidez del desplazamiento y la transmisión de potencia a los pedales. Los neumáticos estrechos de alto rendimiento son de grandes pulgadas, algo que también favorece la velocidad de desplazamiento. El manillar es uno de los aspectos más particulares de esta tipología de bicicleta. Es bajo, para que el ciclista pueda erguirse, y adopta distintas formas según el tipo de competición en el que se encuentre el ciclista. El más típico es aquel con forma de curva. El material del cuadro es de aluminio o carbono. En la transmisión se pueden encontrar grupos que combinan 2 platos delanteros con 11 velocidades traseras. Muchas veces los cuadros de estas bicicletas cuentan con la homologación UCI que te permite participar en todo tipo de competiciones.*

[252] *Tienen doble suspensión con un recorrido de hasta 180 mm. El tipo de ruedas permite saltar numerosos obstáculos. Además, el grosor de dichos neumáticos, provoca que sus frenos de disco sean más grandes de lo habitual.*

[253] *Permite recorrer los terrenos irregulares y rocosos de montaña.*

[254] *El ciclista viaja en una posición relajada y estable, los sillines son mullidos, pero eso no le impide contar con un amplio rango de velocidades.*

[255] *Es básicamente una bicicleta de ruta diseñada para hacer frente a una amplia variedad de superficies, llevar equipo adicional y resulta apropiada para la conducción durante todo el día por carreteras de superficie sinuosa. Están hechas para ser más duraderas y robustas que una bicicleta de ruta estándar, además de tener un mayor rango de cambios y espacio para neumáticos mucho más anchos.*

[256] *Es una bicicleta reducida a su mínima expresión. Por lo tanto, se prescinde de elementos que no son imprescindibles para circular correctamente en bici, como por ejemplos los frenos y los cambios, y todo el cableado que va asociados a ellos. Así que el sistema de frenado de las fixies es completamente diferente al*

[257] *Bocina.*

[258] *Boje o Bogie.*

[259] *Buscahuella.*

[260] *Caja móvil.*

[261] *Caja negra.*

[262] *Calesa.*

[263] *Camión antidisturbios.*

[264] *Camión de comida, gastroneta o "food truck".*

---

de las bicicletas tradicionales. Es una bicicleta monomarcha, que no tiene piñón libre, lo que significa que no tiene punto muerto; es decir, los pedales están siempre en movimiento cuando la bicicleta está en marcha. Esto significa que no se puede dejar de pedalear, ya que, mientras la rueda trasera gire, la cadena y los pedales girarán siempre solidariamente. Por este motivo, se puede frenar haciendo una fuerza inversa al sentido de la marcha, y también ir marcha atrás. La fixie no incorpora freno, sino que para bajar la velocidad hay que dar pedales a menor velocidad; y para frenar completamente hay que bloquear el movimiento de los pedales de tal manera que la bicicleta derrapa.

[257] No figura el término ni en la Ley, ni en el RGC, ni en el RGV. El DLE da una definición bastante limitada ya que dice que es: "En un automóvil y otros vehículos, dispositivo mecánico o electrónico que emite señales acústicas". El Reglamento de circulación de vehículos de motor mecánico por las vías públicas de España, de 1918 indicaba que: "Cada vehículo debe llevar una bocina u otro aparato de señal acústica, de sonido no estridente, pero que en tiempo ordinario pueda oírse a distancia de 300 metros para las motocicletas y un kilómetro para los de las restantes categorías", lo que evidentemente aclaraba mucho más que la normativa actual.

[258] Es un bastidor en el que van montados sendos ejes próximos, paralelos y solidarios entre sí. El bastidor del bogie constituye su estructura portante y es la que transmite las cargas y esfuerzos a los ejes. Diseñados inicialmente para los trenes ahora se utilizan mucho en camiones y remolques.

[259] Buscahuella: dispositivo de iluminación delantera de gran potencia, que se utiliza exclusivamente fuera de poblado. Se usa mucho en Iberoamérica, en vehículos todoterreno.

[260] La caja móvil es una unidad de carga concebida para el transporte combinado terrestre-ferrocarril para el acarreo de mercancías. Tiene aspecto de contenedor, pero a diferencia de éste no necesita tener una resistencia vertical, ya que las cajas móviles no suelen ser apilables entre ellas; no es utilizada en el transporte marítimo.

[261] Es un término popular para designar un registrador de ciertos parámetros del comportamiento del vehículo mientras circula: velocidad, aceleración, deceleración, dirección, frenos, intermitentes y uso de las luces. En caso de accidente memoriza lo sucedido unos pocos segundos antes y después. El Parlamento Europeo ha solicitado su instalación en todos los nuevos vehículos que se vendan en la UE dentro del programa europeo de seguridad vial 2011-2010. La instalación de estos dispositivos ya está generalizada en Estados Unidos.

[262] El DLE la define como "Carruaje de cuatro y, más comúnmente, de dos ruedas, con la caja abierta por delante, dos o cuatro asientos y capota de vaqueta".
Es una variante del coche de caballos que se utiliza en muchas ciudades para recreo de sus habitantes o para visitas turísticas. Son muy populares en Andalucía.

[263] También conocido como camión lanzachorros, y en España, en algunos lugares, conocidos popularmente, camión-botijo. Además de agua, los cañones de agua también pueden lanzar otras sustancias, como tinta para poder identificar a los participantes en manifestaciones, espuma o sustancias irritantes.

[264] Camión o furgón donde se prepara y vende comida. En España eran populares las furgonetas que vendían helados o churros, pero ahora se están popularizando este tipo vehículos que venden todo tipo de comida y sería necesario regularlos.

[265] *Caravana.*

[266] *Carenado.*

[267] *Carga útil.*

[268] *Carretón.*

[269] *Carro y carro de mano.*

[270] *Carruaje.*

[271] *Coche de caballos.*

[272] *Coche de línea.*

[273] *Coche de punto (o al punto), coche de plaza o coche simón.*

[274] *Coche escoba.*

[275] *Coche patrulla.*

---

[265] *Definición que figuran en el Anexo II. A) del Reglamento General de Vehículos y que está incluida en otro apartado de definiciones de este trabajo. No se permite ir sin cinturón de seguridad lo que implica que no se puede viajar utilizando las camas o literas. Tampoco se permite circular sentado dentro de la caravana.*

[266] *Es el revestimiento externo que se adapta al chasis (especialmente de motocicletas) con fines principalmente aerodinámicos, aunque también estéticos y por mantenimiento, es decir, para mantener protegidos de los fenómenos meteorológicos tanto el motor como otros equipamientos y dispositivos internos, y de este modo conservarlos de una degradación más severa.*

[267] *No figura en este Anexo. Hay que restar a la MMA la TARA, es decir, el peso máximo que puede llegar a alcanzar el vehículo menos la tara del mismo, para saber cuántos kg podrían realmente cargarse.*

[268] *Para el Código de la Circulación de 1934, era sinónimo de carro y a ambos los definía como: "Todos los vehículos provistos de ruedas y destinados al transporte de cosas, arrastrados por animales o personas".*

[269] *El Decreto de 22.07.1958 (BOE núm. 223, de 17 de setiembre), lo definía como: "el vehículo destinado al transporte de cosas o mercancías, arrastrado por personas o animales".*

[270] *El DEL lo define como "Vehículo formado por una armazón de madera o hierro montada sobre ruedas". Era un término muy usado en el Código de la Circulación de 1934. Todavía algunas ordenanzas municipales tienen querencia por este término y así el ayuntamiento de La Laguna la licencia de un vado en un edificio la define como licencia de entrada de carruajes.*

[271] *Carruaje tirado por caballos, en el que se pueden transportar pasajeros, utilizado principalmente con fines turísticos.*

[272] *El DLE lo define como: "Autobús que hace el servicio regular de viajeros entre poblaciones".*

[273] *Estos términos siguen figurando en el DLE. Se denominaban así porque sus servicios eran contratados en el lugar donde se encontraban situados los vehículos, que era el punto de referencia para establecer el precio de los desplazamientos contratados. Su matrícula estaba regulada en el art. 180 del Código de la Circulación de 1934. Decayeron rápidamente con la aparición del automóvil pasando, en Madrid, de 2500 en 1900 a 76 en 1932. Tras la guerra civil tuvieron cierto auge al escasear tanto los automóviles como la gasolina.*

[274] *Vehículo que se dedica a recoger a deportistas que abandonan una competición, a peregrinos cansados o que dejan en el vehículo sus mochilas, a alumnos de autoescuela que se van a examinar o que ya se han examinado, etc.*

[275] *El DLE lo define como: "Coche que utiliza la policía en sus labores de vigilancia y prevención de los delitos". En Iberoamérica se utiliza más el término "patrullero".*

[276] *Coche.*

[277] *Combi.*

[278] *Carburante.*

[279] *Compacto.*

[280] *Conjunto articulado.*

[281] *Contenedor.*

---

[276] *En Iberoamérica se prefiere la palabra "auto" o "carro" dependiendo de los países. Es llamativo que el término "coche", el más popular para designar en España a un vehículo de uso particular sólo figura en esta ley para referirse a "coche de niño o de una persona con discapacidad" al definir lo que es un peatón. El Código de la Circulación de 1934 establecía en su artículo 4, que quedaba reservada, en exclusiva, la palabra "coche" para los carruajes de tracción animal, de dos o más ruedas, destinados al transporte de personas, con capacidad no superior a nueve, incluido el conductor, aunque luego al referirse, en el artículo 141, a la "conservación de coches" sólo incluye a los tranvías, autobuses y trolebuses.*
El Decreto de 22.07.1958 (BOE núm. 223, de 17 de setiembre), incluyó el término "coche" en su apartado de definiciones:
"Es el vehículo destinado al transporte de personas" pero eso no le impide seguidamente definir "automóvil de turismo" o "turismo" como el "coche automóvil con capacidad hasta nueve personas incluido el conductor". El RGC que desarrolla el TRLTSV, mantiene la palabra "coche" aunque de forma muy marginal para referirse a los vehículos de apertura y cierre de una prueba ciclista o deportiva o a los conductores que siguen a los "coches" de los participantes y por ello debiera definirse.
[277] *La palabra "combi", ha sido reconocida y oficializada por la Real Academia Española con su aparición en la vigesimotercera edición del Diccionario de la Lengua Española (DLE). El significado que se le da a la palabra es el siguiente: "1. Dicho de una furgoneta o furgón: Que tiene un volumen interno dividido en espacio con asientos y espacio para carga".*
En algunos países iberoamericanos existe la denominación de "camioneta para pasajeros".
[278] *El apartado segundo del artículo 49 de la LIE (Ley 38/1992 de Impuestos Especiales) define el uso como carburante como "aquel que consista en la utilización de un producto con fines de combustión en cualquier tipo de motor"*
La nueva normativa europea sobre el etiquetado de carburantes y vehículos entró en vigor el 12 de octubre de 2018. Se trata de la aplicación de la Directiva 2014/94/UE que pretende mejorar la información disponible para los consumidores ante la proliferación de combustibles para sus automóviles. Nuevos pictogramas y diferentes denominaciones con los que los conductores deberán familiarizarse en las gasolineras, aunque durante un periodo no definido de transición convivirán con los actuales. La normativa define 13 diferentes etiquetas para los combustibles, tanto los derivados del petróleo (gasolina, gasóleo y gas licuado del petróleo) como los biocombustibles, el gas natural comprimido, el hidrógeno y sus mezclas. Para aclarar cuál de ellos utiliza cada vehículo, todos los coches nuevos comercializados a partir de la fecha de entrada en vigor de la directiva deberán llevar la etiqueta correspondiente en el tapón de llenado o en la tapa del depósito, además de figurar en la información relacionada: manuales de usuarios, en papel o electrónicos, y los servicios digitales del vehículo.
[279] *Suele considerarse como un "compacto" el turismo de 3 o 5 puertas cuya longitud es igual o superior a 4.10 metros, batalla igual o superior a 2.50 metros y maletero con capacidad igual o superior a 280 litros.*
[280] *Término que aparece en el art. 6.f) de la Orden FOM/2861/2012, de 13 de diciembre, por la que se regula el documento de control administrativo exigible para la realización de transporte público de mercancías por carretera. Se refiere tanto a un vehículo articulado como a un tren de carretera.*
[281] *Un **contenedor** es un recipiente de carga estandarizado para el transporte marítimo o fluvial, transporte terrestre y transporte multimodal. Se trata de unidades estancas que protegen las mercancías de la climatología y que están fabricadas de acuerdo con la normativa ISO (International Organization for Standardization), en concreto, ISO-668, por ese motivo, también se conocen con el nombre de **contenedores ISO**.*

[282] *Cuello de cisne.*

[283] *Cupé o coupé.*

[284] *Descapotable, cabrio o cabriolet.*

[285] *Diligencia.*

[286] *Dispositivo antiempotramiento.*

[287] *Dispositivo de protección lateral.*

[288] *Euro Modular System (E.M.S.).*

[289] *Especiales o de abono.*

[290] *Estructura de autoprotección.*

---

[282] *Semirremolque que adopta esa forma y que tiene la cama del chasis muy baja y que es útil para transportar maquinaria o contenedores.*

[283] *Es un tipo de carrocería de automóvil de aspecto deportivo con dos puertas laterales, con buen coeficiente aerodinámico y potentes motorizaciones.*

[284] *Son vehículos en los que se ha sustituido el techo por una capota que puede ser rígida (sujetada con tornillo a la carrocería) o de tela flexible que se puede plegar manual o automáticamente.*

[285] *La diligencia era un carruaje, de cuatro ruedas, que hacía un servicio regular entre dos poblaciones extremas de su ruta con itinerario fijo, trasportando viajeros y correo.*

[286] *El Anexo IV del Reglamento General de Vehículos establece que todo vehículo debe estar construido y/o equipado de manera que ofrezca en todo su ancho una protección eficaz contra el empotramiento de los vehículos de las categorías M1 y N1 que choquen en su parte trasera.*

[287] *También se conocen como LPD (LPD (siglas del inglés: Lateral Protection Device). El RGV dispone en su art. 11.17) que "Los vehículos, incluidos los remolques y semirremolques, destinados al transporte de mercancías, deberán disponer de un dispositivo de protección lateral, si así lo exige la reglamentación que se recoge en el anexo I"*

El Reglamento (CE) núm. 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de julio de 2009, relativo a los requisitos de homologación de tipo referentes a la seguridad general de los vehículos de motor, sus remolques y sistemas, componentes y unidades técnicas independientes a ellos destinados, dispone: "Los vehículos de las categorías N 2 , N 3 , O 3 y O 4 se fabricarán de forma que se garantice que, en caso de colisión lateral con un usuario de la carretera no protegido, se minimice el riesgo de lesión por empotramiento para dicho usuario".

[288] *El Sistema Modular Europeo fue introducido por la directiva 96/53 EC y está pensado para permitir combinaciones de unidades de carga existentes (módulos) en combinaciones más largas y algunas veces más pesadas para ser utilizadas en algunos tramos de la red de carreteras.*

[289] *El Real Decreto 763/1979, define a los "especiales o de abono", a los que clasifica de clase C) como "Vehículos que prestan servicios dentro o fuera de los núcleos urbanizados, diferentes a los de las clases anteriores, ya sea por su mayor potencia, capacidad, lujo, dedicación, finalidad, etc., ya porque los Conductores tienen conocimientos acreditados superiores a los obligados e inherentes a los de su profesión y apropiados a la especialidad que les caracteriza (turística, representativa, etc.).*

La Disposición Adicional Cuarta indica que los vehículos de particulares destinados al transporte de personas enfermas, accidentadas, etc., y servicios funerarios deberán obtener la licencia de la clase C).

Aunque el texto consolidado del BOE no lo indique, este tipo de clase de vehículos fue suprimido por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

[290] *Una estructura que protege al conductor y al acompañante en caso de accidente. En otros casos también los protege de las adversidades climáticas como la lluvia o la nieve.*

[291] *Euroviñeta.*

[292] *Familiar.*

[293] *Furgoneta antidisturbios.*

[294] *Furgón celular.*

[295] *Góndola o Camión plataforma (Ver clasificación de vehículos por criterios de utilización).*

[296] *Gran Turismo.*

[297] *Guagua.*

[298] *Hatchback.*

[299] *Jardinera.*

[300] *Licencia VTC (Vehículos Turismo con Conductor).*

---

[291] Es la tasa que deben pagar los vehículos pesados con más de 3,5 toneladas, por circular por la red de carreteras de varios países de la Unión Europea.

[292] Se le conoce como station wagon en los países anglosajones. La carrocería tiene el techo elevado hasta el portón trasero (en esto se diferencia de los vehículos hatchback). Dispone de un mayor volumen interior destinado al equipaje que permite incorporar una tercera fila de asientos o aumentar la capacidad para equipaje.

[293] Normalmente además de llevar una carrocería reforzada, llevan mallas metálicas protegiendo las ventanas.

[294] Están adaptados para el traslado de detenidos o convictos.

[295] Semirremolque de grandes dimensiones que se utiliza para el transporte de maquinaria pesada.

[296] Se suele llamar "gran turismo" a los automóviles deportivos de cuatro plazas o 2+2, peso total relativamente alto, motor delantero central de gran potencia y distancia entre ejes grande. Suelen identificase con la sigla GT. Pero no sólo los turismos llevan esta calificación. También existen as motocicletas gran turismo, diseñadas específicamente para realizar largos viajes. Tienen motores de media o gran cilindrada, una posición de conducción erguida, parabrisas y tanque de combustible grandes, y maletas a los lados de la parte trasera. Cuentan con carenados de amplias dimensiones, destinadas a brindar la máxima protección posible a los ocupantes, ya que son diseñadas para el transporte de un conductor y un pasajero. Su peso y dimensiones no las hacen aptas para la conducción deportiva

[297] En Canarias y en el Caribe de habla española, autobús urbano o interurbano de itinerario fijo.

[298] Es un vehículo compacto de dos volúmenes (el maletero y el habitáculo están comunicados) cuyo maletero está integrado en el habitáculo y dispone de su propia puerta con luna trasera incluida. A diferencia del vehículo familiar la luna trasera suele estar más inclinada.

[299] Autobuses internos de aeropuerto que llevan a los pasajeros de las terminales a los aviones y viceversa.

[300] Autorización para ejercer la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor. Sólo puede ser otorgada a conductores profesionales (autónomos o empresas).
El 29.12.2017, el Consejo de Ministros aprobó un Real Decreto por el que se establecen normas complementarias al Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, Reglamento de 1990, en relación con la explotación de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor.
Se trata de un conjunto de medidas para mejorar la regulación en el sector del alquiler de vehículos con conductor y asegurar, así, su convivencia ordenada con el del taxi. El Real Decreto también incluirá la creación de un registro único a nivel estatal al que deberán comunicarse los servicios de VTC con carácter previo a su realización.
A través de este Real Decreto se trata las prácticas especulativas de aquellos que hubieran solicitado licencias de VTC con objeto únicamente de lucrarse con su inmediata reventa, sin intención de operarlas. Para ello, se

[301] *Limusina*

[302] *Luces de emergencia.*

[303] *Luz de avería.*

[304] *Luz de circulación diurna o DRL (Daylight Running Lamps).*

[305] *Luz intermitente.*

[306] *Masa en orden de marcha (MOM)*

[307] *Masa total real mínima.*

---

introduce una disposición que impide la transmisión de autorizaciones durante un límite temporal de dos años desde su otorgamiento original.
Véase la Orden FOM/2799/2015, de 18 de diciembre, por la que se modifica la Orden FOM/36/2008, de 9 de enero, por la que se desarrolla la sección segunda del capítulo IV del título V, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, que actualiza aspectos como los requisitos para el otorgamiento de las autorizaciones.
El Congreso aprobó el 29.11.2016 un paquete de medidas relacionadas con el sector del taxi, entre las que se encuentra la solicitud por unanimidad de la utilización de matrículas azules en taxis y vehículos con conductor (VTC) —esta última licencia, la utilizada por vehículos de Uber o Cabify— con el objetivo de diferenciarlos de otros que realizan también actividades de transporte de viajeros.
El Consejo de Ministros aprobó el 21 de abril de 2018 la modificación de la Ley 16/1987, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de arrendamientos de vehículos con conductor reafirmando la regla de 1/30 (una licencia VTC por cada 30 licencias de taxi) para mantener el equilibrio entre aquel tipo de vehículos y los taxis.

[301] *Esta palabra deriva del nombre de la región francesa de Limousin cuyos habitantes antaño se cubrían con una amplia capa. El desarrollo, en sus inicios, del automóvil en Francia sirvió para que se utilizase esa palabra para designar los vehículos cuyos pasajeros quedaban protegidos por una amplia cobertura envolvente, además de ir separados del conductor. Hoy en día se denomina limusina a los turismos de lujo alargados que son conducidas normalmente por un chófer y se ha venido asociando con los principales ejecutivos de las grandes corporaciones o con el transporte de personalidades. En España tiene poca difusión y se utilizan sobre todo para bodas.*

[302] *Es el encendido simultáneo de todos los intermitentes. Cuando un vehículo no pueda alcanzar la velocidad mínima exigida para el tipo de vía por la que circula y por lo tanto exista peligro de colisión por alcance, se deberán utilizar durante la circulación las luces de emergencia (Art. 49.3 RGC).*

[303] *El término figura en el artículo 9 del Anexo II del RGC. Se actúa de la misma forma que con la luz de emergencia.*

[304] *Las luces de circulación diurna son unos dispositivos de alumbrado que se instalan en la parte delantera del vehículo para hacerlo más visible mientras circula durante el día reguladas en el Reglamento ECE 87 y en la Directiva 2008/89/CE, y por la que los vehículos fabricados a partir del 7 de febrero de 2011 (categorías M1, y N1), tendrán que incorporar este sistema de alumbrado. Este sistema está compuesto por dos luces de color blanco que se colocan en la parte delantera, y se encienden automáticamente cuando se pone en marcha el vehículo. Se podrán instalar en los demás vehículos, siempre que se legalicen como reforma de acuerdo con el Real Decreto 866/2010.*

[305] *Aunque está contemplada en la definición núm. 46 de este Anexo podemos ampliar su contenido indicando que es el dispositivo luminoso que sirven para indicar a otros vehículos en circulación que el vehículo va a incorporarse o salir del flujo de circulación, a cambiar el sentido o a efectuar un cambio de dirección, entre otros.*

[306] *Se suma a la tara la masa estándar de 75 kg del conductor.*

[307] *Se echa de menos la explicación de lo que es "Masa total real mínima", un término que figura en el Anexo 7 B) Reglamento General de Conductores de 2009 aunque como "Peso real mínimo".*

[308] *Megacamión.*

[309] *Microbús.*

[310] *Minibús.*

[311] *Microcoche, microcar o minicar.*

[312] *Monovolumen.*

[313] *Moto de nieve.*

[314] *Motocicleta “naked” (expuesta).*

[315] *Motocicleta con remolque.*

---

[308] *El 11.04.2016 la DGT publicó la Instrucción 16/V-117 en la que se establecen las condiciones y protocolos conforme a los cuales la DGT autorizará la circulación por las carreteras de determinados conjuntos de vehículos en configuración euro modular EMS (European Modular System).*
Esta instrucción, dictada conforme a la Directiva 96/53/CE, desarrolla la Orden Ministerial PRE/2788/2015, de 18 de diciembre por la cual se modificó el anexo IX del Reglamento General de Vehículos.
En dicha Orden Ministerial se introdujo la definición de Configuración Euro-modular para referirse al conjunto de vehículos con más de seis líneas de ejes, cuyos módulos separadamente no superen una masa máxima de 60 toneladas y una longitud de 25,25 metros y se otorga a la Dirección General de Tráfico la potestad para autorizar, previo informe vinculante del titular de la vía, la circulación de este conjunto de vehículos.

[309] *Es un autobús, con una longitud máxima de 8 m, con capacidad para transportar hasta 16 pasajeros más el conductor y que se puede conducir con un permiso D1. Puede llevar un remolque ligero.*

[310] *El término «microbús» (del alemán Kleinbus) se originó en Alemania en la década de 1950 con la introducción del Volkswagen Tipo 2 Combi. Estos pequeños autobuses estaban diseñados para transportar hasta 9 personas.*

[311] *Son diferentes nombres que reciben los cuatriclos ligeros o ciclomotores de 4 ruedas.*

[312] *Es un automóvil relativamente alto en el que el compartimiento del motor, la cabina y el maletero están integrados en uno. Este diseño aumenta el espacio del habitáculo. En algunos casos, los asientos pueden desplazarse e incluso desmontarse, para configurar el interior del automóvil de acuerdo con las necesidades del usuario en cada momento.*

[313] *En España está pendiente de legislar la conducción de estos vehículos. Si circulan por pistas donde se encuentra una colectividad indeterminada de usuarios, se tendría que aplicar la ley de tráfico y tendrían que estar matriculadas, sin embargo, no hay ninguna norma que obligue a ello. Además, debieran contar obligatoriamente con un seguro de responsabilidad civil ya que pueden causar importantes daños.*
En otros países como, por ejemplo, Suecia existe un permiso especial para conducir estos vehículos.

[314] *Es una motocicleta normalmente deportiva o superbike (esta última producida en series limitadas que luego se utilizan también en competición) que carece de carenado, por lo que gran parte de su mecánica está al descubierto. Existen variantes eléctricas con una potencia en kW equivalente a más de 100 CV. Son apropiadas para acoplarles accesorios como maletas, carenados y otras piezas. Es baja y potente. El motorista conduce inclinado hacia adelante.*

[315] *Dado que una motocicleta según la definición núm. 14 es un automóvil y remolque según la definición núm. 20 es “un vehículo no autopropulsado diseñado y concebido para ser remolcado por un vehículo de motor”, nos encontramos que una motocicleta con remolque es un tren de carretera.*
También el Anexo II. A) del RGV establece que un tren de carretera es un "automóvil constituido por un vehículo de motor enganchado a un remolque" pero luego en el Anexo IX del mismo reglamento al referirse en su punto 2 a las Masas Máximas Permitidas establece en el punto 2.1.6 que "no se permite la circulación de los trenes de carretera en los que la distancia entre el eje posterior del vehículo motor y el delantero del remolque sea inferior a 3,00 metros", lo que no permitiría la circulación de motocicletas con remolque contradiciendo lo dispuesto en el art. 12.4) del RGCi donde si se permite la circulación de ese tipo de motocicletas.

[316] *Motocicleta dirt tracker*

[317] *Motocicleta ligera.*

[318] *Motocicleta rutera Gran Turismo o Touring.*

[319] *Motocicleta Sport Turismo.*

[320] *Motocicleta tipo bobber.*

[321] *Motocicleta tipo brat*

Aquellos que circulen en una motocicleta con remolque, al ser el RGC actual (2003) posterior al RGV (1998), deben saber que el mencionado punto 2.1.6 del Anexo II del RGV, quedó derogado implícitamente por el art. 12.4) RGC, en lo que se refiere a la circulación de motocicletas que arrastren un remolque,

El RGC, en su art. 48, señala una motocicleta con remolque en una autopista o autovía puede ir a 90 km/h y el art. 12 señala que las motocicletas con remolque pueden circular a 120 km/h, menos el 10%, es decir, a 108 km/h.

El art. 51 RGC dice que en las carreteras convencionales las velocidades máximas fijadas para las carreteras convencionales que no discurran por suelo urbano sólo podrán ser rebasadas en 20 kilómetros por hora por (turismos y) motocicletas cuando adelanten a otros vehículos que circulen a velocidad inferior a aquéllas. La mala redacción provoca dudas sobre si las motocicletas con remolque también pueden incrementar su velocidad en 20 km/h. Hubiera bastado que pusiese "por turismos y motocicletas sin remolque" para que no hubiera dudas.

En el art. 41 RGC que se ocupa de la utilización de carriles en sentido contrario al habitual, indica que "La utilización de los carriles habilitados para la circulación en sentido contrario al habitual queda limitada a las motocicletas y turismos, y está prohibida, por lo tanto, al resto de los vehículos, incluidos los turismos con remolque". Y no se entiende porque no pusieron "incluidos los turismos y motocicletas con remolque". De todas formas una redacción mucho más precisa sería: "Los únicos vehículos que pueden utilizar los carriles habilitados para la circulación en sentido contrario al habitual son las motocicletas y turismos sin remolque".

[316] El Dirt Track es una disciplina de motociclismo de velocidad originaria de Estados Unidos que se corre en pistas de tierra en forma de óvalo y con neumáticos de agua. Las motos no llevan freno delantero de manera que la clave está en controlar la derrapada. Normalmente se disputan mangas clasificatorias a varias vueltas y una final, donde se decide el ganador.

Este estilo de motos está basado en las carreras de Dirt Track (pistas sucias). Conservan esa apariencia, pero modificadas para circular por la calle. Tienen un chasis robusto, manillares ligeramente elevados, depósitos pequeños, asientos estrechos, llantas de radio, ausencia de guardabarros, neumáticos mixtos o polivalentes, chasis de cuna, colín monoplaza singular de las Flat Tracker y porta número en la parte frontal. En general suelen ser mono y bicilíndricas.

[317] En algunos países recibe este nombre la motocicleta que se puede conducir con el permiso A1 o con el B con tres años de experiencia, es decir, con una cilindrada máxima de 125 c.c. y una potencia no superior a 11 kW.

[318] Suelen ser de gran cilindrada y voluminosas, con amplios carenados para proteger a los ocupantes del viento, la lluvia, etc. Ideales para largos viajes con mucho equipaje, cómodas y rápidas. Su gran peso las hace más estables en carretera, aunque también limita en parte su maniobrabilidad. Son las motos viajeras por excelencia.

[319] Se trata de una motocicleta con cierto carácter deportivo, que permite hacer viajes por carretera con un pasajero con bastante comodidad.

[320] Bobber es un estilo americano que se creó en los 40. En principio se realizaban a partir de marcas como Harley Davidson, Indian o Triumph. Se caracterizan por ser bastante bajas, distancia larga entre ejes, chasis rígido, neumáticos anchos y del mismo diámetro, llantas de radios, cinta anticalórica en colectores y asiento monoplaza. Carecen de guardabarros delanteros, y se ha acortado (bobbed en inglés) su parte posterior, cuenta con un depósito pequeño y numerosos cromados.

[321] Las Brat Style es un estilo de origen japonés. Resaltan por su diseño clásico, los neumáticos anchos, faro pequeño y asiento biplaza fino, plano y normalmente alargado. Tienen amortiguación trasera (en oposición a

[322] *Motocicleta tipo café racer.*

[323] *Motocicleta tipo cross.*

[324] *Motocicleta tipo custom.*

[325] *Motocicleta tipo chopper*

[326] *Motocicleta tipo enduro.*

[327] *Motocicleta tipo pit bike.*

[328] *Motocicleta tipo scrambler.*

---

bobbers y choppers), manillar tipo tracker, y guardabarros aligerados. Por su comodidad cada vez está ganando más reconocimiento.

[322] Una Café Racer es un estilo que se originó en Inglaterra en la década de los años 50 producto de la cultura rockera del momento, época en la que se buscaban motos rápidas para ir, en carreras clandestinas, en "peregrinación" por los transport café, los cafés de carretera ingleses. Su detalle más singular es la apariencia de moto clásica de carreras, en la que el piloto va tumbado sobre la moto en una posición aerodinámica. Esto último se consigue mediante semi-manillares y pedales retrasados. Tienen chasis tubular, asiento monoplaza en línea con el depósito, un motor en ángulo de 90º, tubos de escape estilo trompeta y chasis formando una cuna. Se busca el aligeramiento general de la máquina, quitando todo aquello que no sea necesario y poniendo especial énfasis en la velocidad y agilidad, dejando la comodidad de la montura en un segundo plano. Pueden verse en multitud de bases y marcas.

[323] Son motos de competición. No aptas para ir por el asfalto. Se utilizan sólo en circuitos cerrados o en terrenos excluidos de la aplicación del TRLTSV.

[324] El término motocicleta custom abarcaría prácticamente todos los estilos y proviene originalmente del verbo en inglés "to customize", que se refiere a la personalización de algo que fue creado en serie de forma industrial e impersonal. Define un tipo de motocicleta que ofrece la posibilidad de personalización y modificación de acuerdo a los gustos del dueño, (partiendo casi siempre de un modelo de estilo clásico o "retro"), de tal forma que la motocicleta acaba convirtiéndose en un reflejo de la personalidad y estética de la persona que la posee.

[325] Las motos Chopper (to chop significa cortar) son muy populares en Estados Unidos. Se popularizaron en la década de los 60. Son motos en las que se elimina todo lo accesorio y lo más destacado de estas motos son las horquillas de gran recorrido (cuelgamonos) y manillares elevados. Asientos con respaldos altos, rueda delantera de mayor diámetro, pero con neumático más estrecho, la rueda trasera suele ser más pequeña y lleva un neumático más ancho. Los asientos son cómodos y el depósito pequeño.

[326] Este término también figura en el RGV al ocuparse de las matrículas y su definición la volvemos a encontrar en el Reglamento (UE) núm. 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo. En el caso de las motos de ***enduro*** *(categoría L3e-AxE) la altura del asiento es de ≥ 900 mm, la distancia del suelo ≥ 310 mm, la relación de transmisión mínima en la marcha superior (relación primaria x relación de transmisión x relación de transmisión final) ≥ 6.0, la masa en orden de marcha más la masa de las baterías de propulsión en caso de propulsión eléctrica o híbrida < 140 kg y carece de plaza de asiento para un segundo ocupante.*

[327] Las pit bikes son una variedad de motocicletas en miniatura, de baja altura, el asiento suele estar entre 75 y 90 centímetros del suelo. Tienen baja cilindrada, generalmente 50 cc, lo que hace que técnicamente puedan ser consideradas ciclomotores, aunque también hay modelos de hasta 150 cc, estos últimos destinados principalmente para carreras. Al inicio el propósito de las pit bikes era ayudar a los competidores y mecánicos a circular por los boxes en las pistas de carreras de automóviles y motocicletas. Tienen un aspecto similar a las motos de cross.

[328] Las Scrambler son motos concebidas para que salir de la carretera de asfalto a algún camino de tierra. Son ligeras, robustas y fiables. Con un diseño clásico todoterreno, procedente de las antiguas carreras off road realizadas en Inglaterra, en la década de 1920. Permite subir colinas y recorrer terrenos embarrados. Estas motos tienen llantas de radios, neumáticos de tacos, depósito de gasolina reducido, asiento acolchado, y sobre todo un sistema de escape lateral y alto.

[329] *Motocicleta tipo supermotard.*

[330] *Motocicleta tipo trail o de doble propósito.*

[331] *Motocicleta tipo trial.*

[332] *Muscle Car (turismo musculoso)*

[333] *Neumático*

---

[329] *Esta moto es una fusión entre una moto de velocidad y una de motocross. Se utiliza en carreras que tienen secciones de asfalto normal y otras, todoterreno. Actualmente son motos de cuatro tiempos y un cilindro y su suspensión es más baja y un poco más rígida que en las motocicletas todo terreno.*

[330] *Son motocicletas orientadas para todo tipo de terreno, unas más orientadas "off road" y otras "on road".*

[331] *El término* ***trial*** *figura en el RGV al ocuparse de la matriculación de los vehículos, pero no está definido. El Reglamento (UE) No 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 (texto pertinente a efectos del EEE), establece que las motocicletas de* ***trial*** *(categoría L3e-AxT) se caracterizan por tener una altura máxima del asiento de ≥ 700 mm, una distancia del suelo ≥ 280 mm, la capacidad del depósito de combustible es ≤ 4 litros, la relación de transmisión mínima en la marcha superior (relación primaria x relación de transmisión x relación de transmisión final) ≥ 7,5, la masa en orden de marcha ≤ 100 kg y no existe plaza de asiento para un segundo ocupante.*

[332] *Se refiere a un automóvil de tamaño medio-grande, con carrocería deportiva y "musculoso", cualidades que lo hacen muy llamativo y le dan un aspecto "agresivo", con un motor muy potente, generalmente V8, y un precio de compra accesible. La Muscle Car Era empezó en E.E.U.U. a mediados de los 60 cuando los jóvenes deseaban tener un coche diferente al que tendrían sus padres, con altas prestaciones, apariencia musculosa y que llamase la atención al circular por el asfalto y casi desapareció, con la llegada de la crisis del petróleo a mediados de los 70.*

[333] *El neumático es una pieza de forma toroidal realizada a partir de caucho, que se dispone en las ruedas de diversos vehículos. Los neumáticos son el único contacto del vehículo con la carretera. Se encargan de que la adherencia y la dirección del recorrido del vehículo sea la deseada por el usuario y, además, amortiguan las imperfecciones del pavimento. Gracias al neumático, el vehículo se adhiere al pavimento permitiendo el arranque y el frenado de los mismos. Son los "zapatos" del vehículo y por eso existe la expresión "calzar neumáticos". Es muy importante un adecuado mantenimiento del neumático (presión y profundidad del dibujo). El 1 de julio de 2012 entró en vigor en la Unión Europea el etiquetado obligatorio de los neumáticos de automóvil, con el objetivo de conocer la eficiencia de los productos comercializados por los fabricantes del sector. Mediante colores, letras y símbolos fácilmente interpretables, esta etiqueta hace referencia a la resistencia a la rodadura, la adherencia del frenado sobre mojado y al nivel sonoro de la cubierta. El 01 de noviembre de 2018, la legislación europea prohibirá la venta de todos los neumáticos de turismos y furgonetas catalogados con la letra F (la penúltima en eficiencia), así como los de letra E de camionetas cuyo coeficiente de resistencia a la rodadura sea superior a 9. Entre la mejor calificación (A) y la peor (G), que ya no puede comercializarse desde 2014, existe una diferencia en el consumo de combustible de aproximadamente 0,5 litros por cada 100 kilómetros recorridos. Desde el 01.11.2018 también no pueden comercializarse los calificados como (F) en los turismos y furgonetas.*

En Iberoamérica también se utiliza el término "goma" como sinónimo de neumático y el que tiene un taller de neumáticos se denomina "gomero" y, finalmente, el taller de neumáticos se llama la "gomería". Así se puede escuchar: "El gomero arregla la goma en la gomería" y esa expresión es bastante más complicada de construir si utilizamos el español hablado en España.

*Respecto a la profundidad del dibujo el Anexo VII del Reglamento General de Vehículos señala en su apartado 2 sobre p*rofundidad mínima de dibujo que:

"Los neumáticos de los vehículos comprendidos en las categorías M1, N1, O1 y O2 deben presentar, durante toda su utilización en las vías públicas, una profundidad en las ranuras principales de la banda de rodamiento que, como mínimo, debe ser de 1,6 mm.

Deberá entenderse como ranuras principales las ranuras anchas situadas en la zona central de la banda de rodamiento que cubre cerca de las tres cuartas partes de la anchura de dicha banda.

Quedan excluidos del ámbito de aplicación del apartado anterior los vehículos históricos equipados originalmente con neumáticos o cubiertas de otros tipos que cuando eran nuevos tenían ranuras de una

[334] *Neumático sólido.*

[335] *Ómnibus.*

[336] *Patinete.*

[337] *Patinete eléctrico.*

---

profundidad inferior a 1,6 mm, siempre que dichos vehículos estén equipados con los citados neumáticos, que se utilicen en condiciones excepcionales y que no se utilicen nunca o casi nunca en la vía pública".
Dado que las motocicletas no están obligadas a respetar esta profundidad del dibujo al no ser vehículos de las categorías M1, N1, O1 u O2, (son de categoría L) debemos comprobar que disposiciones les son aplicables.
Sorprendentemente no se les exige ningún tipo de dibujo, aunque sería imprudente conducir una motocicleta más allá de los testigos de desgaste que incorpora el neumático, y es que aún así las ranuras pueden ser insuficientes para poder desalojar el agua que se acumula debajo del neumático en caso de lluvia, minimizando el agarre del neumático y aumentando el riesgo de "aquaplannig" cuanto mayor sea la velocidad y menor el peso del conjunto moto/piloto.
Sin embargo y ***según la normativa, el neumático se podrá seguir utilizando mientras exista dibujo en las ranuras principales de la banda de rodadura.*** *Es decir, en un neumático de motocicleta que tiene forma curva, siempre que exista dibujo en la parte central de los mismos. De ahí que los neumáticos más deportivos no dispongan de ningún tipo de dibujo en los laterales y sin embargo estén homologados para circular por las vías públicas.*
Para confirmar que no se exige 1,6 mm en la profundidad de las ranuras, tenemos que acudir al Manual de Procedimiento de Inspección de las Estaciones de ITV, Sección II, Capítulo 8, Apartado 8.3. donde se cita lo siguiente:
"Mediante inspección visual, se comprobará:
Dimensiones y características de los neumáticos:
En su caso, la marca de homologación.
Las dimensiones coincidentes o equivalentes a las que aparecen en la tarjeta ITV o en la homologación de tipo.
…
La inexistencia de dibujo en las ranuras principales de la banda de rodadura.
Que los neumáticos no hayan sido reesculturados.
La inexistencia de desgaste irregular en la banda de rodadura.
La inexistencia de ampollas, deformaciones anormales, roturas u otros signos que evidencien el despegue de alguna capa en los flancos o de la banda de rodadura.
La inexistencia de cables al descubierto, grietas o síntomas de rotura de la carcasa.
El montaje correcto de neumáticos unidireccionales".
Por otra parte, el Codificado de Tráfico mediante el cual los agentes formulan las denuncias en caso de encontrar algo fuera de lo normal figura en el art. 012 RGV, apartado 5-1), en relación con el art. 66 TRLTSV, que se trata de una sanción grave que no conlleva retirada de puntos, pero sí una sanción de 200 euros por neumático, citando lo siguiente:
"Circular con el vehículo reseñado cuyos neumáticos ***no presentan dibujo*** *en las ranuras principales de la banda de rodamiento".*

[334] *Aquel que no depende del aire comprimido para soportar la carga.*

[335] *Falta la definición. Según el DLE es un vehículo de transporte colectivo para trasladar personas, generalmente dentro de las poblaciones.*
En el Decreto de 22.07.1958 (BOE núm. 223, de 17 de setiembre) está definido como: "el coche con capacidad mayor de nueve personas incluido el conductor".

[336] *El DLE lo define como "Juguete que consiste en una plancha sobre ruedas y provista de un manillar para conducirlo, sobre el que se deslizan los niños poniendo un pie sobre él e impulsándose con el otro contra el suelo". Esta definición ha quedado desfasada ya que existen muchos con dos planchas.*

[337] *Patinete provisto de un motor auxiliar eléctrico. Si bien un patinete tradicional puede ser considerado un vehículo sin motor de pequeñas dimensiones empujado por quien lo conduce, un patinete eléctrico siempre será empujado por su motor y siempre irá a más velocidad del paso humano por lo que no puede considerarse como peatón a quien lo maneje. Además, siempre tendrá que ir por la calzada o por los carriles bici cuando la ordenanza municipal lo permita u obligue.*

[338] *Remolque de equinos.*

[339] *Roadster.*

[340] *Rotativo de señalización.*

[341] *Scooter o escúter y maxi scooter o mega scooter.*

Se están popularizando en todo el mundo. Las ciudades empiezan a regularlo. Así Madrid aprobó una nueva Ordenanza de Movilidad Sostenible que entró en vigor el 24.10.2018 donde se establece que los patines y patinetes sin motor o aparatos similares sin propulsión motorizada pueden transitar por las aceras y demás zonas peatonales a una velocidad adaptada al paso de persona que no supere los 5 kilómetros por hora, evitando en todo momento causar molestias o crear peligro y sin tener en ningún caso prioridad respecto de los peatones. También pueden circular por carriles bici protegidos o no, aceras-bici, sendas ciclables, pistas-bici y ciclocalles exclusivas para la circulación de bicicletas. Por carriles bici no protegidos solo podrán circular patinetes conducidos por mayores de 16 años, con casco y reflectantes.
El 25.10.2018 informa la agencia Atlas a sus abonados que en Sabadell se produjo el primer accidente mortal por un patinete en España. La conductora lo había alquilado y no fue capaz de frenar adecuadamente en un semáforo y acabó siendo atropellada por un camión.
En 2018 se produjeron en España 273 accidentes y 5 víctimas mortales.
Las empresas que los alquilan tienen que tener contratado un seguro de responsabilidad civil y en el caso de los propietarios particulares, si circulan por las vías públicas, deberían contratar también un seguro que cubra como mínimo: a) la responsabilidad civil, b) los daños en el vehículo de movilidad personal, c) el asesoramiento jurídico y d) la cobertura médica. En algunos casos el seguro del hogar puede cubrir esta responsabilidad, pero hay que leer detenidamente el contrato.
Un siniestro con cualquier vehículo de estas características, podría suponerle serios problemas a su conductor o usuario. No sólo por su posible responsabilidad penal, si se estableciese que condujo de forma negligente o temeraria, sino que en caso de no estar asegurado o carecer de la cobertura adecuada frente al riesgo creado, tendría, el mismo usuario, que responder por los gastos derivados de los daños ocasionados.
Es importante que la DGT establezca una regulación uniforme a través del Reglamento General de Circulación, como por ejemplo exigiendo el uso de casco, y los ayuntamientos regulen las zonas por donde pueden circular y los aparcamientos para evitar una invasión de las aceras.

[338] *El peso medio de un caballo de 1.6 m de alzada a la cruz, es de 500 kg. Este tipo de remolques se denominan "Van" y el Van de un solo caballo con unas medidas de ancho de caja hasta 1300 tiene un peso que oscila entre 500 y 600 kg y el Van de dos caballos con unas medidas de ancho de caja hasta 1700 oscila entre 700 y 1100 kg.*

[339] *Es un tipo de coche deportivo biplaza con tracción trasera, carrocería descapotable y ligera. El término proviene del inglés y se utilizaba para describir a los antiguos deportivos descapotables, que disponían de dos plazas y un banco plegable para otras dos personas.*

[340] *Son luces giratorias que emiten señales de advertencia rotatoria o destellos y que sirven también para señalizar. Pueden ser móviles o instaladas de forma fija. Pueden ser de color amarillo auto o azul. En la actualidad todos los vehículos de los servicios de urgencia llevan los rotativos de color azul. Debe tenerse en cuenta que los rotativos de las señales en los vehículos V-2 y V-16 son parecidos, pero tienen una regulación y finalidad distintas.*

[341] *El conductor se sienta sin montar a horcajadas sobre parte alguna del motor. Tienen muy protegidas y cubiertas las partes mecánicas: motor, transmisión... Son fáciles de conducir por su cambio automático. Tienen el chasis abierto, sin carenado y carecen de estribera; en su lugar, ambos pies van apoyados en la misma plataforma.*
El maxi scooter es un scooter más grande, pesado y con mayor cilindrada y potencia. Mientras que el peso de un scooter hasta 125 cc suele rondar los 150 kg, un maxi scooter puede llegar a los 250 fácilmente. Normalmente se comienza a considerar "maxi scooter" a partir de 350 cc. Los maxi scooter tienen mayor capacidad de depósito, más espacio bajo el asiento y permiten acoplar maletas y alforjas de mayor tamaño que un scooter normal. Las ruedas tienen un tamaño de 15 o incluso 16 pulgadas, cuando lo habitual para los scooters son 12-14 pulgadas (incluso algunos modelos de la Vespa son de 10").

[342] *Scooter eléctrico para personas de movilidad reducida.*

[343] *Sedán.*

[344] *Segway.*

[345] *Sidecar.*

[346] *Silla de ruedas.*

---

342 Los scooters eléctricos para personas con movilidad reducida son material ortoprotésico, y a efectos de circulación tienen la consideración de peatón y se les aplica lo establecido en el art. 49 del TRLTSV y el 121 del RGC que establecen: "Los peatones están obligados a transitar por la zona peatonal, salvo cuando ésta no exista o no sea practicable; en tal caso, podrán hacerlo por el arcén o, en su defecto, por la calzada, …"
El art. 121 RGC también señala que "sin embargo, aun cuando haya zona peatonal, siempre que adopte las debidas precauciones, podrá circular por el arcén o, si éste no existe o no es transitable, por la calzada:
(…) El impedido que transite en silla de ruedas con o sin motor, a velocidad del paso humano."
Para conducir un scooter eléctrico no se precisa ni licencia ni carnet de conducir alguno, ya que no se trata de un vehículo a motor sino de un material ortoprotésico.
Otra cosa son los vehículos a motor para discapacitados, que sí que precisan los permisos correspondientes para cada caso, previstos en los artículos 5 y ss del Reglamento General de Conductores, que tienen matrícula, etc…, pero los scooters eléctricos no lo precisan.
343 El DLE lo define como " Automóvil de turismo con cubierta fija". En España se considera sinónimo de berlina, aunque a veces este término se reserva para los sedanes de mayor tamaño.
Es un "tres volúmenes" en el que la tapa del maletero no incluye la luna trasera, por lo que ésta está fija y el maletero está separado de la cabina. El maletero se extiende horizontalmente desde la parte inferior de la luna trasera algunas decenas de centímetros hacia atrás. Cuenta con dos o cuatro puertas.
344 Es un vehículo de transporte ligero giroscópico eléctrico de dos ruedas, con autobalanceo controlado por ordenador. El ordenador y los motores situados en la base mantienen la base del Segway horizontal todo el tiempo. El usuario se debe inclinar hacia la dirección que quiera tomar (delante, atrás, derecha o izquierda). El motor es eléctrico y silencioso, alcanzando, en algunos modelos, hasta 20 km/h.
La DGT en su Instrucción 16/V-124, de 3 de noviembre de 2016 los incluye dentro de los denominados "Vehículos de Movilidad Personal" (VMP). La Instrucción considera que es imposible asimilarlos a la figura del peatón y que tampoco pueden ser catalogados como vehículos de motor. No necesitan permiso o licencia para ser manejados no estando tampoco obligados sus titulares a contratar un seguro de responsabilidad civil, aunque pueden hacerlo. Pueden circular por la calzada, siempre que se trate de vías expresamente autorizadas por la autoridad local. La autoridad municipal, no obstante, podrá autorizar, en una ordenanza de circulación, su circulación por aceras, zonas peatonales, parques o habilitar carriles especiales con las prohibiciones y limitaciones que considere necesarias (relativas a masa, velocidad y servicio al que se destinan) para garantizar la seguridad de los usuarios de la vía. Si están destinados a realizar actividades económicas de tipo turístico o de ocio deberán obtener previamente una autorización de la Autoridad Municipal en la que figurará, en todo caso, el recorrido a realizar, horario y cuantas limitaciones se establezcan para garantizar la seguridad de los usuarios de la vía.
345 Préstamo del inglés "sidecar", compuesto de side 'lado' y car 'coche', por adosarse a uno de los lados de la motocicleta. No está definido en la ley ni en sus reglamentos de desarrollo. El Código de la Circulación de 1934 lo definía como cochecillo lateral, aunque en una de las dos ocasiones en que lo nombra, coloca al lado, entre comillas, la palabra "side-car". Este último término ya figuraba previamente en ***el Convenio Internacional para la circulación de automóviles,*** *firmado en París en 1926 y ratificado por España el 24 de octubre de 1929.*
El DLE indica que es un "Asiento lateral adosado a una motocicleta y apoyado en una rueda". Otra definición posible podría ser: "Pequeño vehículo, que puede transportar un pasajero, acoplado por un lado a una motocicleta estando el otro lado apoyado en una rueda".
En el Código de la Circulación portugués han conservado el término "carro lateral".
La Ley de Tráfico Jamaicana "Road Traffic Act" dice que un sidecar adosado a una motocicleta forma parte del vehículo al cual está adosado y no es un remolque, y sería conveniente que la normativa española también indicase que no se trata de un remolque.
346 En otros países han detallado con precisión en que consiste una silla de ruedas. Así en Noruega, la Ley de Trafico señala que es un dispositivo con tres o más ruedas o cadenas de oruga, concebido especialmente para

[347] *Speed bikes.*

[348] *Tautliner.*

[349] *Timbre.*

[350] *Transporte público colectivo.*

[351] *Triciclo.*

[352] *Triciclo comercial.*

---

transportar una persona con problemas de movilidad, con una longitud máxima de 180 cm, una anchura máxima de 80 cm y cuya masa sin carga no puede exceder de 250 kg (incluidas las posibles baterías). Si cuenta con un motor debe venir limitado de fábrica para una velocidad que no exceda de 10 km/hl. Estos dispositivos no tienen la consideración de vehículos de motor (http://www.vegvesen.no)
En la ley de Tráfico del Estado de Australia del Sur, una silla de ruedas es una silla montada sobre dos o más ruedas que está construida para transportar una persona que es incapaz de andar o que tiene dificultades para caminar (https://www.legislation.sa.gov.au/LZ/C/A/Road%20Traffic%20Act%201961.asp.)

[347] *Se venden a veces como si fueran bicicletas, pero al tener más potencia que las bicicletas de pedaleo asistido están obligadas a matricularse como ciclomotores.*

[348] *Semirremolques provistos con laterales de lonas correderas y correas tensoras integradas. Estas lonas se pueden desplazar lateralmente como una cortina, para así facilitar la carga y descarga de mercancías especialmente voluminosas. Pueden tener el techo corredizo.*

[349] *Esté término no aparece en la ley ni en el RGC. Lo encontramos en el art. 22.1 del RGV, pero no viene su definición. Según el DLE es un "Pequeño aparato empleado para llamar o avisar mediante la emisión rápida de sonidos intermitentes".*

[350] *Conjunto de medios de transporte de personas de titularidad o concesión pública, gestionado por empresas públicas, privadas o mixtas.*

[351] *Ni el TRLTSV ni el RGV definen expresamente en sus anexos lo que es un triciclo y tampoco figura este término en sus textos. Al ver la definición de ciclo ya quedó claro que puede tener más de 2 ruedas.*
Sería importante que se diferenciasen los triciclos sin motor de los de motor.
En el Reglamento UE 168/2013, de 15 de enero, los triciclos son denominados "vehículos de motor de tres ruedas" y están clasificados dentro de la categoría L5e, en concreto los destinados al transporte de pasajeros con la subcategoría L5e-A.
Para ser considerado como triciclo de motor, la distancia entre las ruedas que van próximas, el ancho de vía, ha de superar los 460 mm. Si tiene esa media o inferior se califican como "ruedas gemelas" y se consideran como una sola rueda.
El TRLTSV indica que un vehículo de 3 ruedas puede ser un ciclomotor, una motocicleta destinada al transporte de cosas y un vehículo asimilado a motocicletas. Para diferenciar con claridad un triciclo de una motocicleta de tres ruedas, hay que comprobar la clasificación que figura en la tarjeta ITV.
El RGV se refiere, por su parte, a vehículos de 3 ruedas simétricas, a vehículos de tres ruedas simétricas con respecto al plano longitudinal del vehículo, ídem de tres ruedas asimétricas (motocicletas con sidecar) y a veces simplemente a vehículos de 3 ruedas. También cita ciclomotores de 3 ruedas. Señala igualmente que los cuadriciclos tienen la consideración de vehículos de 3 ruedas y que un vehículo de 3 ruedas es un automóvil de 3 ruedas, lo cual no ayuda a clarificar estos conceptos.
El RGCond no define lo que es un triciclo y habla de vehículos de la categoría B, de tipo triciclo o cuadriciclo de motor (B1).
Permite que con el permiso B se puedan conducir triciclos y cuadriciclos sin límite de potencia, sin embargo, sólo exige conocer la técnica de conducción de motocicletas, triciclos y cuadriciclos a los aspirantes a los permisos A1 o A2.

[352] *Una vez más la realidad se adelanta a la legislación. La respuesta desde la DGT fue la Instrucción 16/V-124 de 3 de noviembre de 2016 sobre Vehículos de movilidad personal (VMT).*
El triciclo comercial de pedaleo asistido usado para el transporte de paquetería o correspondencia y también como bicitaxi se está expandiendo en toda Europa y en España se ve especialmente en las localidades costeras del Mediterráneo. Está regulado, por ejemplo, en la Ley 14/2010, de 3 de diciembre, de la Generalitat

[353] *Trolebús (Ver definiciones RGV).*

[354] *Turismo deportivo.*

[355] *Turismo superdeportivo.*

[356] *Utilitario.*

[357] *Vehículo comercial.*

[358] *Vehículo compartido o Car pooling.*

Valenciana, de Espectáculos Públicos, Actividades Recreativas y Establecimientos Públicos y en algunas ordenanzas municipales.
Si realizan actividades comerciales, además de estar homologados por el Ministerio de Industria, tienen que contar con licencia municipal de actividad, con seguro de responsabilidad civil y el conductor inscrito en el INSS. Se tendría que regular la edad del conductor y la identificación del vehículo. La instrucción de la DGT deja a los ayuntamientos la regulación en materia de seguros de los bicitaxis y de las bicimercancías.
El Reglamento UE 168/2013, de 15 de enero, considera triciclos comerciales aquellos vehículos clasificados como vehículos comerciales y caracterizados por un habitáculo cerrado para el conductor y los pasajeros, accesible por ambos lados como máximo, y equipados con un máximo de dos plazas, incluido el conductor y destinados exclusivamente al transporte de mercancías con una plataforma de carga abierta o cerrada, prácticamente uniforme y horizontal y que debe cumplir una serie de criterios.
[353] Su definición la encontramos en el RGV y además indirectamente en el TRLTSV al definir a autocar o autobús: "el vehículo conectado a una línea eléctrica y que no circula por raíles". En Alemania se están haciendo pruebas con camiones conectados por pértigas (troles) a un tendido eléctrico.
[354] Está diseñado para circular a altas velocidades. Dispone de un motor de alta potencia y gran aceleración para conducir por carretera. Su capacidad de frenada es mucho mayor. Suelen tener dos asientos, techo descapotable y carrocería coupé (dos puertas amplias).
[355] Un automóvil superdeportivo es un automóvil cuyas prestaciones son altamente superiores a las de los demás automóviles, acercándose o excediendo niveles de competición. Estos suelen utilizar materiales poco convencionales en los automóviles de producción en serie como fibra de carbono, Kevlar y aleaciones de aluminio, magnesio, molibdeno o titanio, para reducir el peso y obtener mejores prestaciones. Por esta misma razón suelen ser mucho más costosos que un deportivo masivo de altas prestaciones. Esto, a su vez, causa que los superdeportivos se produzcan en pequeñas series o bajo pedido, lo cual a su vez aumenta su exclusividad. Muchos de ellos se elaboran en parte de su proceso de fabricación a mano.
[356] Es un vehículo a motor de poca longitud, de hasta 3,5 m, con motorizaciones pequeñas. Su uso es preferentemente urbano y para pequeños desplazamientos.
[357] En el Decreto de 22 de julio de 1958 (BOE núm. 223, de 17 de setiembre) se definía el "vehículo comercial" como "el destinado a transporte de viajeros, mercancías u otra carga por cuenta y riesgo del titular del vehículo o de otra persona, mediante retribución o sin ella".
La Ordenanza municipal de Benidorm lo define como: "Aquel que esté construido o habilitado especialmente para el transporte de mercancías. Se excluyen de esta consideración los vehículos concebidos y construidos especialmente para el transporte de personas, aun cuando sean susceptibles de transportar artículos u otros efectos de uso privado".
[358] El Reglamento General de Vehículos incorpora en su anexo II la definición de Vehículo de uso compartido. Es un vehículo que utilizan, a la vez, diversas personas para desplazarse hacia los núcleos urbanos compartiendo los gastos de desplazamiento. Se consigue de esa forma eliminar vehículos de la corriente circulatoria. Es un servicio demandado por los usuarios de los carriles VAO. En inglés se denomina "Car pool" o "Car pooling". La DGT identifica dentro del registro de vehículos a los vehículos compartidos que tienen que llevar el distintivo V-26 y a los que se otorgan una serie de ventajas. En algunos países tienen descuento en los estacionamientos públicos.

[359] *Vehículo con paradas útiles.*

[360] *Vehículo con rampa.*

[361] *Vehículo controlado por un peatón.*

[362] *Vehículo crossover.*

[363] *Vehículo de apertura. (Puede ser para pruebas deportivas o marchas ciclistas).*

[364] *Vehículo de apoyo.*

[365] *Vehículo de cierre. (Puede ser para pruebas deportivas o marchas ciclistas).*

[366] *Vehículo de colección.*

[367] *Vehículo de cortesía o de sustitución.*

[368] *Vehículo de juguete.*

---

[359] *Normalmente son vehículos de mantenimiento o de señalización circunstancial de las vías y suelen llevar un letrero con esta indicación en la parte posterior para indicar que pueden realizar paradas frecuentas por motivos de trabajo.*

[360] *Son vehículos que tienen una rampa posterior y, a menudo, suelen llevar un letrero solicitando que se estacione en línea a más de tres metros para facilitar la carga y descarga de personas o mercancías.*

[361] *Sería interesante que se definiera esta circunstancia.*

[362] *Es un vehículo basado en un turismo normal que no fue diseñado originalmente para circular por caminos sin asfaltar, pero que ha sido modificado con una suspensión algo más alta y las defensas reforzadas (por nombrar algunas de las características más habituales) para poder, por ejemplo, circular por caminos empedrados con algo más de facilidad que en su versión normal.*

[363] *En las marchas ciclistas portará un cartel con la inscripción «Atención: marcha ciclista», sin que en ningún caso exceda la anchura del vehículo, una bandera roja, un rotativo de señalización de color naranja y las luces de avería y de cruce encendidas (artículo 23 del Anexo II del RGC).*

[364] *Es un vehículo que acompaña a las actividades deportivas que ocupan parcial o totalmente la vía pública y que sirve para señalizar el recorrido, prestar asistencia o avituallamiento a los participantes, incluso transportando alguno que no pueda continuar la prueba y para retirar la señalización y los desperdicios de los avituallamientos.*

[365] *En las marchas ciclistas portará un cartel con la inscripción «Fin marcha ciclista», sin que en ningún caso exceda la anchura del vehículo, una bandera verde, un rotativo para señalizar de color naranja y las luces de avería y de cruce encendidas (artículo 23 del Anexo II del RGC).*

[366] *El Real Decreto 1247/1995, de 14 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Vehículos Históricos, considera vehículos de colección, los que, por sus características, singularidad, escasez manifiesta u otra circunstancia especial muy sobresaliente, merezcan acogerse al régimen de los vehículos históricos.*

[367] *Es un servicio que ofrecen, a menudo, los fabricantes de vehículos y las compañías aseguradoras. Su propósito es que el asegurado disponga de un vehículo de sustitución cuando el suyo se encuentre en el taller reparándose. O bien, ofrecer una indemnización para que el asegurado disponga de dinero para que pueda pagar un medio de transporte alternativo (taxi, autobús, tren) mientras le reparan el vehículo. Para que dicha cobertura surta efecto, además de tenerla contratada, se debe dar la circunstancia de que el coche esté en el taller por un siniestro, es decir, por haber tenido un accidente, etc., y no por una avería, por operaciones de mantenimiento, etc.*

[368] *En otros países se han molestado en definir estos vehículos. Así en Noruega la Ley de Tráfico señala que un Vehículo de juguete es un dispositivo motorizado concebido para ser utilizado por niños y que no está sujeto a la Ley de Tráfico si por construcción no excede de 6 km/h y su masa máxima sin carga no excede de 50 kg.*

[369] *Vehículo de rallye.*

[370] *Vehículo de servicio de mensajería o de transporte urgente.*

[371] *Vehículo eléctrico.*

[372] *Vehículo híbrido.*

[373] *Vehículo histórico.*

[374] *Vehículo largo.*

[375] *Vehículo o coche piloto de acompañamiento de transportes especiales.*

[376] *Vehículo pesado.*

---

[369] *No existe una definición, pero el Manual de Reformas en los vehículos indica que es un vehículo para uso exclusivo de pruebas deportivas.*
Aunque las normas de tráfico no rigen la conducción en las especiales que inciden en la clasificación de la carrera, los participantes sí están obligados a cumplirlas como cualquier conductor en los enlaces entre las distintas pruebas y en esos períodos pueden, por ejemplo, ser sometidos a pruebas de detección de alcohol y drogas.

[370] *Servicio de entrega de documentación y paquetería que no suele exceder las 24 horas entre la recogida al remitente y la entrega al destinatario y que está adquiriendo creciente importancia por las ventas en línea.*

[371] *Vehículo impulsado por un motor que funciona con electricidad.*

[372] *Vehículo que combina un motor de combustión interna y uno o varios motores eléctricos.*

[373] *El Real Decreto 1247/1995, de 14 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Vehículos Históricos, considera vehículos históricos:*
a) Fue fabricado o matriculado por primera vez con una antigüedad de 30 años como mínimo.
b) Su tipo específico ha dejado de producirse.
c) Está en su estado original y no ha sido sometido a ningún cambio fundamental en cuanto a sus características técnicas o componentes principales, como el motor, los frenos, la dirección, la suspensión o la carrocería.
d) Los vehículos incluidos en el Inventario General del Bienes Muebles del Patrimonio Histórico Artístico Español o declarados bienes de interés cultural.
e) Los vehículos de colección.
La Directiva 2014/45/UE del Parlamento europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014 relativa a las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos de motor y de sus remolques exige 30 años de antigüedad para que sea considerado de "interés histórico".

[374] *Para la aplicación de la señal en los vehículos V-6 del RGV y del RGC se considera que un vehículo es largo cuando tiene más de 12 metros, pero para la señal V-23, tal como figura en el RGV, le basta con que tenga más de 6 metros para considerarlo largo.*

[375] *Vehículo que acompaña a los transportes especiales cuando así lo exige la normativa. Sirve para señalizar el transporte especial y advertir a los demás conductores de su presencia. También sirve para informar al conductor del transporte especial de cualquier incidencia que se pueda producir en la vía.*

[376] *Se echa de menos la falta de definición de vehículo pesado, tanto en esta Ley como en el RGV, ya que ese nombre figura en el artículo 86.3 del RGC y en la señal V-23: distintivo de vehículos de transporte de mercancías (contorno del vehículo). En este último caso la Instrucción de la DGT 11/V-90 de 11.04.2011 considera vehículos pesados a los vehículos de motor de más de 6 m, con al menos 4 ruedas, dedicados al transporte de mercancías, cuya masa máxima sea superior a 7,5 toneladas.*
La Orden FOM/273/2016, por la que se aprueba la Norma 3.1IC Trazado, de la Instrucción de Carreteras considera vehículo pesado al "Automóvil cuya masa máxima autorizada exceda de tres mil quinientos kilos (> 3 500 kg) destinado al transporte de mercancías o que tiene más de nueve (> 9) plazas incluida la del conductor destinado al transporte de personas, excluyendo los denominados vehículos especiales".

[377] *Vehículo piloto de apoyo.*

[378] *Vehículo policial.*

[379] *Vehículo de policía sin distintivos.*

[380] *Vehículo prioritario.*

[381] *Vehículo que circula por raíles.*

En el Canje de Cartas constitutivo de Acuerdo entre los Gobiernos del Reino de España y de la República Francesa, complementario del Acuerdo de 25 de abril de 1991 entre ambos países por el que se fijan las condiciones de circulación en el túnel de carretera de Somport, hecho en Málaga el 26 de noviembre de 2002, se indica que ***vehículo pesado*** *es aquel que tiene más de 3,5 toneladas.*

La Orden de Fomento 3640/2003 por la que se aprueba la norma 6.1-IC "Secciones de firme" de la Instrucción de Carreteras, define, a efectos de aquella norma, el vehículo pesado:

Vehículo pesado: *Los camiones de carga útil superior a 3 t, de más de 4 ruedas y sin remolque; los camiones con uno o varios remolques; los vehículos articulados y los vehículos especiales; y los vehículos dedicados al transporte de personas con más de 9 plazas.*

El Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres ***sólo considera pesados*** *a los vehículos automóviles con cuyo peso máximo autorizado sea superior a 6 toneladas y cuya capacidad de carga exceda de 3,5 toneladas (art.47).*

Por su parte, las Directivas 2007/46/CE, 2002/24/CE, 2003/37/CE y el Real Decreto 750/2010 que se ocupan de la clasificación de las categorías y tipos de vehículos, definen la Categoría N_2 como vehículos de la categoría N, concebidos y fabricados principalmente para el transporte de mercancías, cuya masa máxima es superior a 3,5 toneladas, pero no supera las 12 toneladas y la N3 cuando supera esa última cifra.

Este último Decreto ha sido modificado por el Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos.

La Instrucción 17/TV-99 de la DGT, de 13.10.2017, que se ocupa de las placas de señalización de vehículos pesados, indica que los vehículos pesados (categoría N2 con una masa máxima superior a 7,5 toneladas o categoría N3 con una masa máxima superior a 12 toneladas) podrán usar de manera voluntaria la señal de vehículo pesado de acuerdo con las prescripciones generales del Reglamento CEPE/ONU 70. La instrucción cuenta con anexos que muestran ejemplos de estas señales y donde se describen su número, colocación, diseño y dimensiones.

[377] *Realiza la misma función que el anterior, pero se utiliza en las marchas ciclistas y va señalizado con la señal V-22, que es un cartel con la leyenda "ciclistas". Puede ser de apertura o de cierre.*

[378] *Pueden ser todo tipo de vehículos incluidas las bicicletas, utilizados por la policía de tráfico en sus labores de patrulla y para responder a los incidentes o accidentes que puedan producirse.*

[379] *Son vehículos sin ningún tipo de distintivo, conocidos popularmente como "vehículos camuflados" que se utilizan para investigar infracciones o delitos, pero también para colocar en ellos radares de detección de velocidad.*

[380] *Se utiliza en la disposición adicional primera de esta Ley y por ello debiera definirse. En España tienen la consideración de vehículos prioritarios, siempre que actúen en situaciones de emergencia, los vehículos policiales, de protección civil, los vehículos de bomberos y las ambulancias.*

Es interesante tener en cuenta que no sólo se puede requerir el permiso B para conducir un vehículo prioritario de hasta 3.500 kg de MMA, sino que se puede exigir otra titulación. Así para conducir una ambulancia no asistencial se exige un "Certificado de profesionalidad de transporte sanitario" y para conducir una ambulancia asistencial se debe estar en posesión del título de "Técnico en emergencias sanitarias".

En Alemania, el art. 35 del Código de Circulación también exceptúa a las fuerzas armadas cuando actúan en caso de urgente necesidad y debiera tenerse eso en cuenta también en España dado que las fuerzas armadas cuentan con la UME (unidad militar de emergencias) y pueden también ser llamadas de urgencia ante un ataque terrorista.

[381] *Debía definirlo ya que aparece varias veces en el texto y parece indicar que es un vehículo distinto a un tranvía.*

[382] *Vehículo todoterreno.*

[383] *Vehículo-radar.*

[384] *Vehículos todo camino.*

[385] *Velocípedo.*

[386] *VMP (vehículos de movilidad personal).*

---

[382] *La definición figura en la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 5 de septiembre de 2007.*

[383] *Es el término empleado para designar un vehículo que lleve embarcado un radar destinados al control automático de la velocidad de los vehículos que circulan por las vías públicas.*

[384] *Es la acepción española de SUV (Sport Utility Vehicle). No es un todoterreno, aunque su apariencia no dista mucho de aquel y comparte también alguna de sus características, como la suspensión algo más alta. Puede circular más fácilmente por un terreno medianamente complicado que un turismo normal o acceder a lugares a los que este último le costaría llegar. Técnicamente se diferencian de los todoterrenos por tener chasis monocasco y por no tener generalmente tracción integral. En caso de disponer de ella, suele tener una distribución distinta de 50-50 (la mayoría de la fuerza se canaliza a las ruedas delanteras) o bien no es permanente, además de que no tienen reductora.*

[385] *Del latín (pie rápido). El Código de la Circulación de 1934 lo definía como: "Vehículo de dos o más ruedas que, accionado por la persona que lo ocupa, tenga montada o no caja o plataforma para el transporte de cosas". Leyendo la versión inicial del Código vemos que bicicleta, que no está definida, y velocípedo eran sinónimos. En sus comienzos y durante mucho tiempo las bicicletas fueron conocidas con ese nombre.*

[386] *Los VMP se utilizan para el desplazamiento personal y que, su construcción, pueden exceder las características de los ciclos y estar dotados de motor eléctrico. No se pueden asimilar a la figura del peatón y no pueden circular por las aceras, salvo que lo permita una ordenanza municipal, que también puede permitir que circulen por carriles especiales y no pueden ser catalogados como vehículos de motor. Por lo de ahora no necesitan ni permiso ni licencia de conducción ya que tampoco necesitan ninguna autorización administrativa para circular y por lo tanto carecen de matrícula, tal como indica la Instrucción 16/V-124, de 3 de noviembre de 2016 de la DGT. Esa Instrucción no puede considerarse de obligado cumplimiento salvo tal vez para el personal dependiente de ese organismo ya que es simplemente "una propuesta".*

En la Instrucción no figura la potencia, pero si indica la velocidad máxima a la que pueden circular por lo que de fábrica no pueden venir con una potencia que les permita alcanzar mayor velocidad.

Sorprende que a un VMP de categoría CI, es decir, un ciclotaxi, al que se permite una MMA de 300 kg y una velocidad máxima de 45 km/h no se le exija permiso de circulación y si se exija a un ciclomotor con una MMA muy inferior.

La Instrucción de la Fiscalida de Seguridad Vial de fecha 13.12.2018, dirigida a las policías locales recuerda que no existe una regulación específica en la ley estatal en cuanto a los conductores de VMP, pero que "puede sin duda afirmarse que frente a los conductores de vehículos de motor constituyen asimismo un colectivo vulnerable por las mismas razones que los ciclistas desde el momento en que circulan por la vía pública, dada la configuración y potencia vulnerante de los primeros frente a la fragilidad de los patinadores. El art 13.1 de la LSV. Dice que "El conductor debe estar en todo momento en condiciones de controlar su vehículo. Al aproximarse a otros usuarios de la vía debe adoptar las precauciones necesarias para su seguridad (...)" La norma es aplicable a todos los usuarios de la vía, pues no hace distinciones".

La Ordenanza de movilidad de Barcelona ha detallado bastante la circulación de los patinetes eléctricos, monociclos eléctricos, plataformas y otros vehículos de tipo A y B permitiendo que puedan hacerlo en las calles de zona 30 y en las de plataforma única, donde no hay ni acera ni calzada diferenciadas, aunque manteniendo algunas limitaciones. En el caso de los de tipo A, la normativa de la Ciudad Condal establece que podrán circular por esas calles en zonas con límite de velocidad en 30 km/h siempre que el vehículo pueda superar los 20 km/h o si existe en la vía un carril bici. En el caso de los de tipo B, la regulación señala que podrán hacer uso de las calles de plataforma única siempre y cuando en la vía esté permitida la circulación de vehículos a motor; si es exclusiva de peatones está prohibido usarlas.

El Código de la Circulación italiano (art. 190.8) los denomina "aceleradores del andar" (acceleratori di andatura) y prohíbe su circulación, aún a bajas velocidades, sobre las calles y en los espacios reservados a los peatones.

[387] *Volquete o Dumper*

C) DEFINICIONES RELACIONADAS CON LAS VÍAS, INSTALACIONES Y SEÑALIZACIÓN

[388] *Accesibilidad.*

[389] *Acceso.*

[390] *Accidente de tráfico.*

[391] *Accidentes de tráfico (costos sociales).*

[392] *Adelantamiento.*

[393] *Aeropuerto.*

Incluso está previsto el posible decomiso del aparato y en el apartado 9 del mismo artículo indica que no se pueden utilizar en las zonas peatonales si pueden crearse situaciones de peligro para otros usuarios.

[387] *Camión con carrocería abierta con una plataforma basculante trasera y/o lateral con paredes fijas que suelen ser elevadas. Los volquetes suelen usarse en la construcción, p. ej. para el transporte de arena.*

[388] *Posibilidad de alcanzar un destino dado en cierto tiempo sin ser impedido por barreras físicas.*

[389] *Cualquier entrada a propiedades privadas, comerciales, industriales o residenciales, o a una calle, camino o carretera que conecta con el sistema general de vías.*

[390] *Cualquier acontecimiento casual o eventual, tanto de origen mecánico, ambiental, físico o humano, no intencionado, que se produce como consecuencia o con ocasión del tráfico de vehículos, en el que interviene alguna unidad de tráfico y en el que el vehículo o los vehículos quedan, generalmente, de manera anormal dentro o fuera de la calzada, y en el que, además, se produce la muerte o lesiones en las personas o daños en las cosas.*

391 *El art. 22 Real Decreto 345/2011, de 11 de marzo, sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias en la Red de Carreteras del Estado (BOE núm. 61, de 12 de marzo, estableció:* ***"La Dirección General de Tráfico calculará el coste social medio de los accidentes mortales y de los accidentes graves*** *que se produzcan en España. El cálculo de dichos costes se actualizará cada cinco años".*

En el año 2011 la DGT en colaboración con la Universidad de Murcia, estimó los costes asociados a los accidentes de tráfico con víctimas. Como resultado un fallecido supondría un coste de 1,4 millones de €, incluyéndose dentro de este coste los costes directos e indirectos (gastos médicos, administrativos, ...) y el precio actuarialmente justo asociado a las primas que estaría dispuesta a pagar la sociedad por disminuir el riesgo de morir en un accidente de tráfico, conocido como el valor de una vida estadística. De la misma forma se han calculado los costes asociados a un herido grave, 219.000 € y un herido leve, 6.100 €. Estas valoraciones se han actualizado a 2012 tomando como referencia la variación nominal del Producto Interior Bruto (PIB) per cápita de forma que un fallecido supuso un coste de 1,372 millones de €, un herido grave un coste de 214.679 € y un herido leve 5.980 €.

[392] *No figura la definición de "adelantamiento" ni en la Sección VI del TRLTSV, ni en el artículo Capítulo VII del RGC, que se ocupan, en ambos casos, del adelantamiento, aunque se admite, en general, que es la maniobra que normalmente supone un desplazamiento lateral y que consiste en sobrepasar a otro vehículo en movimiento, de marcha más lenta, que circula delante del que se conduce para acabar situándose delante de él. En consecuencia, pareciera ser condición indispensable para que esta maniobra se realice que ambos vehículos se encuentren en movimiento pero debemos tener en cuenta las excepciones contempladas en el artículo 83 del RGC donde se señala que no se considera adelantamiento el que los vehículos de un carril circulen más rápido que los de otro cuando la vía está saturada, ni tampoco, cuando los vehículos que circulan por los carriles de aceleración o deceleración lo haga a mayor o menor velocidad que los de los carriles principales y en el artículo 84 sobre los adelantamientos entre ciclistas que circulan en grupo.*

En algunos países americanos se utiliza también el término "sobrepaso".

[393] *Definición contenida en la señal P-12: Un lugar donde frecuentemente vuelan aeronaves a baja altura sobre la vía y que pueden originar ruidos imprevistos.*

[394] *Aglomeración.*

[395] *Alameda.*

[396] *Andén.*

[397] *Ángulo muerto.*

[398] *Aparcamiento.*

[399] *Aparcamiento seguro.*

[400] *Área de descanso.*

[401] *Área de estacionamiento.*

---

[394] *Término que no aparece en el TRLTSV, pero si en el RGC, en cuyo artículo 36 se exige a los ciclistas que circulen en hilera cuando existan aglomeraciones de tráfico.*
En lo que respecta a un conjunto de edificaciones, una aglomeración urbana es un espacio formado por la zona urbana perteneciente a una ciudad y por las áreas suburbanas que se encuentran en sus alrededores.
En el Código de la Circulación de 1934 aparecía en el artículo 103 como sinónimo de poblado.

[395] *El DLE afirma que puede ser un "paseo con álamos" o "un paseo con cualquier clase de árboles".*

[396] *El DLE lo define como la acera de un puente o un corredor o sitio destinado para andar. La instrucción 3.1-IC Trazado, de la Instrucción de carreteras de 1964 lo define como "acera elevada".*

[397] *Es una zona situada normalmente en los laterales traseros del vehículo que no es posible ver mediante los espejos retrovisores laterales, ni con el espejo interior. Se trata de una "zona oscura" para el conductor que puede provocar una colisión al hacer una maniobra. Es especialmente peligrosa para los ciclistas cuando un camión no los detecta. Por eso en algunas ciudades, fuera de España, se están instalando unos espejos en los semáforos para permitir a los camiones ver lo que sucede en su costado derecho. En Estados Unidos, la Sociedad de Ingenieros del Automóvil propone que se amplíe el campo de visión de los espejos exteriores, abriéndolos para que un vehículo que viene detrás pase de verse en el retrovisor interior a verse inmediatamente en un espejo lateral.*

[398] *Se define en el Decreto de 22.07.1958 (BOE núm. 223, de 17 de setiembre) como: "Estacionamiento en una zona destinada especialmente por la autoridad competente". El DEL indica que en algunos países americanos se utiliza el término "parqueadero".*

[399] *La Ley 37/2015, de 29 de setiembre, de carreteras, los define, en su art. 26.6 como: "aquellas zonas dotadas de instalaciones destinadas a facilitar el estacionamiento temporal de vehículos, fundamentalmente destinados al transporte, en condiciones de seguridad, ubicados en la proximidad de carreteras o sus zonas de influencia". El Ministerio de Fomento tiene una aplicación para acceder a la Plataforma Nacional de Aparcamiento Seguro y Protegido.*

[400] *La Ley 37/2015, de 29 de setiembre, de carreteras, las define, en su art. 26.5 como: "los espacios contiguos a las carreteras destinados al estacionamiento temporal de vehículos, provistas, en su caso, de lo necesario para facilitar el descanso de los usuarios de las carreteras fuera de las zonas destinadas a la circulación".*
El 29 de junio de 2011 se inauguró la ***primera área de descanso canina*** *por parte del RACE y de la empresa Royal Canin, en colaboración con el área de servicio TUDANCA. Se encuentra en el km 152 de la A-1 (Burgos), en la localidad burgalesa de Aranda de Duero. Cuenta con una zona exclusiva para perros delimitada con una valla para que puedan correr, refrescarse, jugar y descansar antes de emprender de nuevo el viaje. También tiene fuentes, bancos y arenero (siendo este último denominado "pipi-can" en el folleto de la DGT dedicado al perro y la seguridad vial).*

[401] *Superficie destinada exclusivamente al estacionamiento de vehículos. En Sudamérica se llama "playa de estacionamiento".*

[402] *Áreas de prioridad residencial (APR).*

[403] *Área de servicio.*

[404] *Área de uso peatonal.*

[405] *Arteria.*

[406] *Atropello.*

[407] *Avenida.*

[408] *Bache.*

[409] *Badén.*

---

[402] *Las **Áreas de Prioridad Residencial (APR),** se han ido creando en algunas ciudades como por ejemplo en Madrid y permiten reducir la alta densidad circulatoria, ordenar la carga y descarga, aumentar las plazas de estacionamiento para residentes, así como disminuir los niveles de contaminación acústica y atmosférica.*
*Pueden **acceder libremente** a estas Áreas, **los residentes, los transportes públicos, y los de servicios y emergencias; las motocicletas** tienen horario restringido **y los vehículos que realicen operaciones de carga y descarga**, también tienen limitación de días y horas.*
Se controla el acceso de forma automática capturando con cámaras las matrículas de los vehículos, que se cotejan con la base de datos de los vehículos de los residentes y autorizados, y solo en caso de detectarse algún vehículo no autorizado, se tramitaría el correspondiente expediente sancionador.
Los conductores con vehículos no autorizados que tengan necesidad de acceder a la zona restringida para prestar servicio a un residente, podrán acceder a estas zonas restringidas solicitando una autorización puntual en la Oficina de Atención al Ciudadano instalada en cada APR.

[403] *La Ley 37/2015, de 29 de setiembre, de carreteras, las define, en su art. 26.2 como: "las zonas colindantes con las carreteras, diseñadas expresamente para albergar instalaciones y servicios destinados a la cobertura de las necesidades de la circulación, pudiendo incluir estaciones de suministro de carburantes, hoteles, restaurantes, talleres de reparación y otros servicios análogos destinados a facilitar la seguridad y comodidad de los usuarios de la carretera".*

[404] *Su definición figura en la Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados (BOE núm. 61, de 11 de marzo):*
"1. Todo espacio público urbanizado destinado al tránsito o estancia peatonal se denomina área de uso peatonal. Deberá asegurar un uso no discriminatorio y contar con las siguientes características:
a) No existirán resaltes ni escalones aislados en ninguno de sus puntos.
b) En todo su desarrollo poseerá una altura libre de paso no inferior a 2,20 m.
c) La pavimentación reunirá las características de diseño e instalación definidas en el artículo 11 (pavimento duro, estable, antideslizante en seco y en mojado...).

[405] *El DLE da una definición que parece desfasada: "Calle de una población, a la cual afluyen muchas otras".*

[406] *Cuando es arrollado por un vehículo un peatón o animal. En las autoescuelas debiera enseñarse que las luces de larga distancia ciegan a los animales salvajes y pueden hacer que se queden paralizados. Al cambiar a las luces cortas aumenta la probabilidad de que el animal abandone la calzada También se les debiera enseñar que muchas veces los animales salvajes como es el caso del jabalí, suelen caminar o correr en grupos.*

[407] *Calle ancha, normalmente bordeada de árboles.*

[408] *Sorprende que esta palabra no aparezca en el TRLTSV y en el RGC cuando es una palabra muy usada y definida en el DEL como "Hoyo o desigualdad en el pavimento de calles, carreteras o caminos" aunque este diccionario la considera sinónimo de "badén" al que define como "Depresión en la superficie de un camino o de una carretera".*
Este término figuraba en el Real Decreto-Ley de 9.02.1926 que creó el Circuito Nacional de Firmes Especiales.

[409] *Además de figurar en el texto de la ley, la definición de este término ya aparece en el Código de la Circulación de 1934 como: "obra que da paso a las aguas intermitentes, sirviendo de cauce la calzada". En el*

[410] *Balizamiento.*

[411] *Banda.*

[412] *Barrera de seguridad.*

[413] *Barrera punzante.*

[414] *Bicicletario.*

[415] *Bifurcación.*

[416] *Bocacalle.*

[417] *Bolardo.*

Decreto de 22.07.1958, varía ligeramente la redacción y dice "obra que da paso a las aguas intermitentes por encima de la calzada".

[410] Se entiende por balizamiento la utilización de determinados elementos fácilmente perceptibles por el conductor, con objeto de destacar la presencia de los límites de las obras y de las ordenaciones de la circulación a que den lugar. (Norma 8.3-IC "Señalización de obras" de la Instrucción de carreteras)

*[411] En el Decreto de 22.07.1958, modificando algunos artículos del Código de la Circulación (BOE núm. 223, de 17 de setiembre) figura: "**Vía o banda**, como término aislado, significa cada una de las subdivisiones de la calzada que tenga anchura suficiente para permitir la circulación de una hilera de vehículos".*

[412] Sistema de contención de vehículos empleado en las márgenes de las carreteras (Orden FOM/273/2016, de 19 de febrero, por la que se aprueba la Norma 3.1-C Trazado, de la Instrucción de Carreteras).

[413] Debiera contemplarse, al menos, en el RGC. Es un dispositivo utilizado por las fuerzas de seguridad que consistente en unas barreras extensibles de pinchos de metal, utilizado para la detención de vehículos a cualquier velocidad. Los pinchos son huecos y se clavan en el neumático del vehículo al pasar éste por encima de la barrera, facilitando su deshinchado. La estructura basculante de la base hace que los pinchos se inclinen en dirección a la rueda a medida que el coche pasa sobre ellos, asegurando el ángulo perfecto para la máxima penetración del pincho dentro de la rueda. Esta característica permite que el dispositivo sea efectivo en ambas direcciones. Una vez el pincho se clava en el neumático, las ruedas se deshinchan progresivamente, reduciendo la velocidad del vehículo que terminará deteniéndose.

[414] En Brasil, Colombia… es un estacionamiento para bicicletas. Una palabra que podría ser perfectamente usada también en España.

[415] La aplicación ARENA establece que es una separación de flujos de tráfico.

[416] Según el DEL es la entrada o embocadura de una calle y también se denomina así a la calle secundaria que afluye a otra.

[417] El DLE define bolardo cómo el poste de hierro colado u otra materia hincado en el suelo y destinado a impedir el paso o aparcamiento de vehículos. La legislación, no obstante, es mucho más concreta. Así, el Real Decreto 173/2010 que modifica el Código Técnico de la Edificación de CTE y la Orden VIV/561/2010, establece que tienen que cumplir las siguientes especificaciones:

"Los bolardos instalados en las áreas de uso peatonal tendrán una altura situada entre 0,75 y 0,90 m, un ancho o diámetro mínimo de 10 cm y un diseño redondeado y sin aristas. Serán de un color que contraste con el pavimento en toda la pieza o, como mínimo en su tramo superior, asegurando su visibilidad en horas nocturnas. Se ubicarán de forma alineada, y en ningún caso invadirán el itinerario peatonal accesible ni reducirán su anchura en los cruces u otros puntos del recorrido".

El Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre (BOE 289, del 3 de diciembre) dispone en la disposición adicional tercera señala:

"1) Los supuestos y plazos máximos de exigibilidad de las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación, en todo caso, son los siguientes: … b) Para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados y edificaciones:

Espacios existentes el 4 de diciembre de 2010, que sean susceptibles de ajustes razonables, el 4 de diciembre de 2017."

[418] *Bordillo.*

[419] *Bulevar.*

[420] *Calzada sin salida.*

[421] *Calle.*

[422] *Calle residencial.*

[423] *Calle sin pavimentar.*

[424] *Calle urbanizada sin aceras.*

[425] *Calleja.*

[426] *Callejón*

[427] *Callejuela.*

Es decir, dado que sustituir bolardos es un ajuste razonable, podemos decir que los que no se hayan adaptado a la Orden VIV/561/2010, serían ilegales dado el tiempo transcurrido y debemos tener en cuenta que el diseño de algunos de los todavía existentes puede causar daños a peatones, ciclistas y motoristas.

[418] Encintado de una acera o arcén. (IAP11). El bordillo, cordón o sardinel es el lugar de unión entre la acera transitable por peatones y la calzada transitable por vehículos. Suele implicar un pequeño escalón de unos cinco o diez centímetros entre ambas superficies. Esto evita que tanto el agua como los vehículos invadan la acera.

[419] El DLE lo define como: "1. Calle generalmente ancha y con árboles. 2. Paseo central arbolado de una avenida o calle ancha". En otros países lo definen como una franja de tierra arbolada entre la calzada y la acera, como una franja de tierra arbolada que separa sentidos de circulación o calle tratada paisajísticamente con jardines.

[420] Los vehículos sólo pueden salir por el lugar de entrada.

[421] Si comparamos esta definición con la definición 65 "Carretera", vemos que sería una "Vía pública pavimentada situada dentro de poblado"
Según el DEL es la vía pública, habitualmente asfaltada o empedrada, entre edificios o solares.

[422] Zonas de circulación especialmente acondicionadas que están destinadas en primer lugar a los peatones y en las que se aplican las normas especiales de circulación siguientes: la velocidad máxima de los vehículos está fijada en 20 kilómetros por hora y los conductores deben conceder prioridad a los peatones.
Los vehículos no pueden estacionarse más que en los lugares designados por señales o por marcas.
Los peatones no deben estorbar inútilmente a los conductores de vehículos y pueden utilizar toda la zona de circulación. Los juegos y los deportes están autorizados en ella.

[423] En los cascos urbanos no debieran existir calles sin pavimentar. El art. 26.1.a) de la Ley 7/1985 reguladora de las Bases de Régimen Local (LBRL), indica que todos los Ayuntamientos están obligados a pavimentar las vías públicas. Si alguno no lo hace nos encontramos en presencia de una inactividad material de la Administración (aquella que se produce cuando existe una obligación de que ésta lleve a cabo una prestación y no lo hace). Se podría incluso demandar a la Administración municipal ante la jurisdicción contencioso-administrativa acogiéndose a lo establecido en el art. 29.1 de la Ley 29/1998 de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa, que regula el recurso contencioso-administrativo contra la inactividad material de la Administración Pública.

[424] Convendría que se aclarase lo que significa ya que este término figura en numerosas ordenanzas municipales.

[425] Según el DEL es una calle estrecha.

[426] Según el DEL es un paso estrecho y largo entre paredes, casas o elevaciones del terreno.

[427] Diminutivo de "calleja". No siempre tiene sentido despectivo y se puede encontrar el término "una callejuela pintoresca".

[428] *Cambio de rasante.*

[429] *Camino.*

[430] *Camino agrícola.*

[431] *Camino forestal.*

[432] *Camino de herradura.*

[433] *Camino de ronda.*

[434] *Camino escolar protegido o seguro.*

[435] *Camino privado.*

[436] *Camino Real.*

[437] *Camino rural.*

---

[428] *El Código de la Circulación de 1934 lo calificaba como: "El lugar en que se encuentran dos tramos de distinta inclinación", mientras que el Decreto de 22.07.1958 sustituía la palabra "inclinación" por "pendiente".*

[429] *El Código Civil, no define camino, a pesar de otorgarle una atención considerable.*
El art. 2.6) de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras define a los "caminos" como aquellas vías que no tienen la consideración de carreteras:
***a) Los caminos de servicio,** entendiendo por tales las vías construidas para facilitar el acceso a las propiedades colindantes o, en general, como elementos auxiliares o complementarios de las actividades específicas de los titulares de dichas propiedades.*
***b) las vías forestales, de montaña y las vías pecuarias** clasificadas como tales por su legislación específica.*
c) los viales y caminos de competencia estatal que forman parte del Viario Anexo a la Red de Carreteras del Estado.
En el Diccionario de la Lengua Española se pueden encontrar diferentes acepciones de "camino", destacando las dos primeras:
- Tierra hollada por donde se transita habitualmente.
- Vía que se construye para transitar.

[430] *Vía de servicio destinada fundamentalmente para acceso a fincas rústicas, y cuyo tráfico predominante es de tractores y maquinaria agrícola. (Reglamento General de Carreteras 1994).*

[431] *Se encuentra en los bosques y montes y sirve para transitar a través de estos terrenos.*

[432] *Según el DLE es el camino que es tan estrecho que solo pueden transitar por él caballerías, pero no carros.*

[433] *Según el DEL es el camino exterior e inmediato a la muralla de una plaza o contiguo al borde de ella.*

[434] *Recorrido en el que los escolares utilizan una ruta segura contando con la colaboración de vecinos y comerciantes que supervisan su desplazamiento hasta el centro escolar. En algunos países de habla hispana se les llama "senderos escolares".*

[435] *Es aquel que pertenece a un sujeto privado. Este sujeto podrá ser una persona física o una persona jurídica, pero siempre tendrá carácter privado. Los caminos privados, por lo general, se regirán por lo establecido en el Código civil y en otras normas de derecho privado, ya que serán objeto de derechos de propiedad de personas privadas. Es importante decir que sobre los caminos privados podrán recaer derechos reales, como la servidumbre de paso, que se regula en los arts. 564 a 570 del Código Civil.*

[436] *Según el DLE es el camino construido a expensas del Estado, más ancho que los otros, capaz para carruajes y que ponía en comunicación entre sí poblaciones de cierta importancia.*
Esos caminos también se encuentran mucho en América. Hoy se han superpuesto sobre estos antiguos caminos numerosas autopistas y autovías.

[437] *Son aquellos caminos de titularidad y competencia municipal que comunican con los pueblos limítrofes, con pequeños asentamientos urbanos o con fincas y campos, y que sirven para propósitos agrícolas y ganaderos.*

[438] *Camino vecinal.*

[439] *Carretera 2+1.*

[440] *Carretera 2+2.*

[441] *Carretera de circunvalación.*

[442] *Carretera de montaña.*

[443] *Carretera militar.*

[444] *Carretera multicarril.*

[445] *Carretera nacional.*

---

[438] *El artículo 1.1 del Reglamento de 23 de julio de 1911 para la Ejecución Provisional de la Ley de los Caminos Vecinales en general, de 29 de junio de 1911, define lo que es un camino vecinal, algo que la propia Ley de 1911 no había hecho:*

"1. Son caminos de servicio público a los efectos de la Ley: los que enlacen un pueblo con otro, con una estación de ferrocarril, con un puerto, cala o embarcadero, con un mercado o establecimiento de servicio o utilidad pública, o con una carretera construida o camino vecinal en buen estado de conservación por los cuales se pueda ir a cualquiera de esos puntos; los que enlacen dos de éstos; los que dentro de un municipio enlacen las cabezas del mismo con los suburbios en caso de que estén separados por parte no edificada en más de dos kilómetros, o los que así sean declarados de Real orden, oídos el Consejo de Obras Públicas y el de Estado."

[439] *En España se están empezando a designar con este nombre a las vías con un carril para cada sentido más otro central que se utiliza alternativamente para facilitar el adelantamiento. Se procura que la separación de cada sentido se haga con barreras. Es decir, durante un tramo hay dos carriles en un sentido y en el siguiente los dos carriles están situados en el sentido contrario.*
En los países anglosajones indica una carretera con dos carriles en un sentido y uno en otro.

[440] *Ídem para carreteras con dos carriles en ambos sentidos. Ambos términos son una forma cómoda de referirse a este tipo de carreteras.*

[441] *La que rodea total o parcialmente una población, enlazando las que afluyen a ella. (Reglamento General de Carreteras 1994).*

[442] *Carretera que discurriendo por terrenos accidentados o muy accidentados (Norma 3.1-IC, Trazado, de la Instrucción de Carreteras -2016).*

[443] *En España no está definida, pero, por ejemplo, el Código de la Circulación italiano la define como "aquella destinada en exclusiva al tráfico militar".*

[444] *La Ley 37/2015, de 29 de setiembre, de carreteras, las define como: "las que, sin ser autopistas o autovías, tienen al menos dos carriles destinados a la circulación para cada sentido, con separación o delimitación de los mismos, pudiendo tener accesos o cruces de nivel.*
En el cómputo de carriles de estas carreteras no se tendrán en cuenta los carriles adicionales, los de espera, los de trenzado, ni los de cambio de velocidad".

[445] *Las Carreteras Nacionales en España son las vías de titularidad estatal, generalmente de calzada única, gestionadas por el Ministerio de Fomento y que forman, junto con las Autovías y Autopistas del Estado, la denominada Red de Carreteras del Estado.*
La nomenclatura de las mismas lleva el texto: N-??? (excepto para las Carreteras Radiales principales), y se encuentra normalizada de acuerdo a la siguiente regla establecida en el cuarto Plan General de Carreteras de 1939-41 (llamado Plan Peña por haber sido diseñado bajo el mandato del ingeniero y ministro Alfonso Peña Boeuf):

- *La primera cifra corresponde al sector entre Carreteras Radiales donde nacen. En el sentido de las agujas del reloj, esa cifra es la de la carretera radial. Por ejemplo, las que tienen un 2, nacen entre la N-2 y la N-3, correspondientes a las actuales A-2 y la A-3.*

[446] *Carretera no pavimentada.*

[447] *Carretera o autopista electrificada.*

[448] *Carretera pavimentada.*

[449] *Carril adicional.*

[450] *Carril adicional para circulación lenta.*

[451] *Carril bus.*

[452] *Carril central de espera.*

- *La segunda cifra indica la distancia en línea recta desde Madrid hasta el lugar en el que se encuentre el origen de la carretera, en kilómetros y dividida entre 100: de 0 a 99 km = 0, de 100 a 199 km = 1, etc.*
- *La tercera el número de orden, teniendo en cuenta que, si es par, es una nacional transversal, es decir, no tiene dirección hacia Madrid, y si es impar, es radial (dirección Madrid).*

Además, el orden de kilometraje es siempre decreciente hacia Madrid para las radiales, y decreciente en sentido horario para las transversales.

[446] *Carretera cuya superficie de rodadura está conformada por gravas o afirmado, suelos estabilizados o terreno natural. El art. 48.1.f) RGC, modificado por el RD 1514/2018, de 28 de diciembre, señala que la velocidad máxima en una vía no pavimentada es de 30 km/h. Es difícil que los conductores de bicicletas de montaña, de motos trial y enduro respeten ese límite en muchos tramos de esas vías.*

[447] *En algunos países se están instalado trolleys en algunas autopistas por las que circulan camiones con pértigas enganchadas a un tendido eléctrico. La primera carretera de este tipo fue inaugurada en 2016 en el centro de Suecia, cerca de la ciudad de Gävle.*

[448] *Carretera que cuenta con varias capas apiladas en su superficie para protegerla. Esas capas pueden ser de hormigón, asfalto, adoquines, etc. Ver definición 65 del Anexo I del TRLTSV.*

[449] *Este término se encuentra en el art. 42 del RGC, que indica "En las calzadas con doble sentido de la 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 de circulación y de uno en el otro. En cualquier caso, esta circunstancia estará "debidamente señalizada".

[450] *Carril adicional en rampa y pendiente. Se permite la disposición por la derecha (carriles para circulación lenta), excepcionalmente, cuando se justifique suficientemente (Norma 3.1-IC, Trazado, de la Instrucción de Carreteras-2016)*

[451] *El TRLTSV no menciona el término y su definición la encontramos en la señal S-51: Carril reservado para autobuses, del artículo 160 del RGC. Indica la prohibición a los conductores de los vehículos que no sean de transporte colectivo de circular por el carril indicado. La mención taxi autoriza también a los taxis la utilización de este carril. En los tramos en que la marca blanca longitudinal esté constituida, en el lado exterior de este carril, por una línea discontinua, se permite su utilización general exclusivamente para realizar alguna maniobra que no sea la de parar, estacionar, cambiar el sentido de la marcha o adelantar, dejando siempre preferencia a los autobuses y, en su caso, a los taxis.*

No estaría permitida la circulación de autobuses de autoescuela cuando realizaran funciones de enseñanza o se estuviesen examinando, pero si cuando transportaran alumnos de la autoescuela, por ejemplo, al centro de exámenes.

También debiera aclararse que una ordenanza municipal puede permitir que se añadan otros vehículos tales como los VTC o los coches de caballos.

[452] *La Ley 37/2015, de 30 de septiembre, de Carreteras, incorpora la definición de "Carril central de espera": "El carril destinado, en una intersección con giro a la izquierda, a la detención del vehículo a la espera de oportunidad para realizar esta maniobra sin obstaculizar el tráfico".*

[453] *Carril compartido.*

[454] *Carril de aceleración o incorporación.*

[455] *Carril de deceleración o salida.*

[456] *Carril de trenzado.*

[457] *Carril en sentido contrario al habitual.*

[458] *Carril estrecho.*

[459] *Carril reservado.*

[460] *Carril reversible.*

[461] *Carriles de cambio de velocidad.*

[462] *Carril VAO (para vehículos con alta ocupación).*

---

[453] *Este término no existe en el TRLTSV y es el carril que puede ser utilizado por más de un usuario vial: bus/taxi, bus/taxi/ciclos, peatones/ciclos, etc.*

[454] *Este término se encuentra en el art. 72.4 del RGC: "Cuando un vehículo pretenda incorporarse a la calzada deberá cerciorarse, al principio del carril de incorporación, de que puede hacerlo sin peligro para los demás usuarios que transiten por dicha calzada, teniendo en cuenta la posición, trayectoria y velocidad de éstos, e incluso deteniéndose, en caso necesario. A continuación, acelerará hasta alcanzar la velocidad adecuada al final del carril de aceleración para incorporarse a la circulación de la calzada".*

[455] *Debe penetrarse en él, si existe, lo antes posible cuando se desee abandonar una autopista, autovía o cualquier otra vía (art. 77 del RGC).*

[456] *Estos carriles están regulados en la instrucción de carreteras 3.1 IC, sobre el trazado de las vías y sus características.*

La Ley 37/2015, de 30 de septiembre, de Carreteras, incorpora la definición de "carril de trenzado" como aquel que está constituido por la unión de un carril de aceleración y uno de deceleración consecutivo".

[457] *Este término se encuentra en los art. 41 y 144 del RGC. Son carriles, debidamente señalizados, en los que la autoridad encargada de la regulación del tráfico puede habilitar la circulación en sentido contrario al habitual, por razones de fluidez, cuando las calzadas disponen de más de un carril de circulación en cada sentido de marcha*

[458] *El art. 167.b del RGC dice que es el que tiene menos de 3 m de anchura.*

[459] *La definición la encontramos en el artículo 170.c) del RGC donde señala que una inscripción en un carril o zona reservada indica que ese carril o zona de la vía están reservados, temporal o permanentemente, para la circulación, parada o estacionamiento de determinados vehículos tales como autobuses, taxis y ciclos.*

[460] *Este término se encuentra en el art. 40 del RGC, donde señala que " En las calzadas con doble sentido de la circulación, cuando las marcas dobles discontinuas delimiten un carril por ambos lados, indican que éste es reversible, es decir, que en él la circulación puede estar regulada en uno o en otro sentido mediante semáforos de carril u otros medios. 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".*

[461] *Son aquellos destinados a facilitar la incorporación o abandono de una determinada vía por parte de los vehículos, denominándose de aceleración y de deceleración respectivamente.*

[462] *Figuran en el art. 35.2) RGC:*

"Se entenderá por vehículos con alta ocupación aquellos automóviles destinados exclusivamente al transporte de personas, cuya masa máxima autorizada no exceda de 3.500 kilogramos, que estén ocupados por el número de personas que para cada tramo de la red viaria se fije de acuerdo con lo dispuesto en el párrafo d) de este apartado. La utilización de los carriles para vehículos con alta ocupación (VAO) se atendrá a lo siguiente:

[463] *Casco antiguo.*

[464] *Casco urbano.*

[465] *Casco urbano consolidado.*

[466] *Ciclocalle.*

[467] *Ciclocarril.*

---

a) La utilización del carril habilitado para VAO queda limitada a motocicletas, turismos y vehículos mixtos adaptables, y está prohibida, por tanto, al resto de los vehículos y conjuntos de vehículos, incluidos los turismos con remolque, así como a peatones, ciclos, ciclomotores, vehículos de tracción animal y animales.
Los carriles para VAO podrán ser utilizados por los vehículos autorizados de acuerdo con el párrafo anterior, aun cuando sólo lo ocupe su conductor, si el vehículo ostenta la señal V-15, y por autobuses con masa máxima autorizada superior a 3.500 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 indica en la relación de tramos a que se refiere el párrafo d).
b) 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.
c) Los vehículos de policía, extinción de incendios, protección civil y salvamento y asistencia sanitaria en servicio de urgencia, así como los equipos de mantenimiento de las instalaciones y de la infraestructura de la vía, podrán utilizar los carriles reservados.
d) 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 organismo titular de la carretera, determinará los tramos de la red viaria en los que funcionarán carriles reservados para VAO, fijará las condiciones de utilización y publicará, en la forma prevista en el artículo 39.4, la relación de tramos de la red viaria en los que se habiliten dichos carriles".
Los carriles bus-VAO se localizan en:
• Madrid: calzada central de la carretera A-6, km 6 al 20. Horario de lunes a viernes: de 6h a 11:30h en dirección Madrid y de 13:30h a 22h en dirección Las Rozas (viernes acceso libre sentido salida). Los fines de semana se permite el acceso libre en determinadas horas y sentidos.
• Granada: carriles izquierdos en ambos sentidos de la carretera GR-3211.
• Ripollet-Barcelona: dos carriles en la C-58 entre Ripollet y la avenida Meridiana. Horario de uso: de lunes a viernes de 6:30 a 13h en sentido entrada a Barcelona y de 16h a 22h en sentido de salida. Los fines de semana o festivos se abrirán en función de las necesidades.
[463] Es el núcleo histórico y monumental de las ciudades anteriores a los ensanches del siglo XIX y principios del XX.
[464] El centro de la ciudad en una terminología más bien física o geográfica, pero no urbanística. (Alejandro J. Criado Sánchez).
El DLE lo define como: conjunto de edificaciones de una ciudad, hasta donde termina su agrupación.
La Ley del Suelo de 1956 lo había definido en su art. 14 como "los sectores urbanizados a medida que la construcción ocupe dos terceras partes de la edificable en cada polígono".
En algunos países iberoamericanos se denomina también "ejido urbano" aunque el DEL considera "ejido" al campo común de un pueblo, lindante con él, que no se labra, y donde suelen reunirse los ganados o establecerse las eras.
[465] Constituido por el núcleo de edificaciones agrupadas en forma normal, produciendo una trama claramente consolidada (Diputación de Salamanca. Texto refundido de la revisión de las normas subsidiarias y complementarias de ámbito provincial de Salamanca)
[466] Una ciclocalle es lo mismo, pero para aquellas calles estrechas con un sólo sentido y un solo carril.
[467] Se han empezado a instalar en varias ciudades y debía estar contemplado en el RGC. Un ciclocarril es un carril de la calzada en el que específicamente coexisten las bicicletas con otros automóviles. Se reconoce por

[468] *Ciclovía, ciclorruta o ciclopista.*

[469] *Cochera.*

[470] *Concesionario de autopistas.*

[471] *Congestión*

[472] *Convergencia.*

[473] *Corredor de emergencia.*

[474] *Cruce.*

[475] *Cuneta.*

[476] *Curva de visibilidad reducida.*

---

las señales verticales y las marcas viales que se pintan en el mismo con un límite de velocidad, normalmente, de 30 km/h, una bicicleta y dos chevrones de ángulo abierto, denominados sharrows (de share, compartir, y arrows, flechas). Es el carril más a la derecha de los disponibles en la calle y tiene preferencia la bicicleta.

[468] Son términos usados en Iberoamérica para designar un "carril-bici" aunque alguno de ellos ya figura en la normativa de ciudades como Valladolid. Ciclovía se refiere a las vías urbanas, ciclorruta a las interurbanas y ciclopista a las vías no asfaltadas.

[469] Es un término que no está definido pero que sin embargo figura en el art. 1.2.c) del RGC. En algunos países americanos es el equivalente a una plaza de garaje. El DLE dice que es "un sitio donde se encierran los coches y autobuses".

[470] Se encargan de la construcción, conservación y explotación en régimen de concesión de las autopistas en España. Estas sociedades concesionarias están constituidas o participadas por una sola empresa matriz o por varias empresas de actividades vinculadas a infraestructuras de transporte. El periodo y las condiciones de explotación de las concesiones, vienen determinadas por la administración central o autonómica de la que dependa cada autopista. La gran mayoría de las autopistas en España pertenecen a la Red de Carreteras del Estado, y solo unas pocas dependen de alguna comunidad autónoma.

[471] Es lo que se conoce popularmente como "atasco" y se produce cuando el tráfico se detiene o ralentiza notablemente por la presencia excesiva de vehículos en la corriente circulatoria. A veces estas congestiones se conocen como "cuellos de botella". Estas situaciones están provocadas por obras, pero, a veces, también por la proximidad de entradas y salidas de una vía que hace que el flujo de vehículos funcione "a tirones".

[472] La aplicación ARENA indica que es la unión de flujos de tráfico.

[473] En algunos países europeos, como es el caso de Alemania, Austria, Chequia, en caso de emergencia por accidente, los conductores desplazan sus vehículos, utilizando también el arcén, a los laterales para dejar un corredor libre por el que pueden circular los vehículos de emergencia. Esta forma de actuar figura en el Código de Circulación de esos países.

En España el comportamiento en esos casos está descrito en el art. Artículo 69 RGC, que señala: "Tan pronto perciban las señales especiales que anuncien la proximidad de un vehículo prioritario, los demás conductores adoptarán las medidas adecuadas, según las circunstancias del momento y lugar, para facilitarles el paso, apartándose normalmente a su derecha o deteniéndose si fuera preciso".

[474] Es una intersección o encuentro de vías. El Código de la Circulación lo consideraba un "sitio donde se encuentran dos caminos: si uno de ellos nace o termina en el sitio, se denomina bifurcación".

El Decreto de 22.07.1958 (BOE núm. 223, de 17 de setiembre) lo definía como: "El punto de encuentro de dos o más vías públicas".

[475] Zanja longitudinal abierta en el terreno a cada lado de la plataforma con el fin de recibir y canalizar aguas de lluvia.

[476] En normas no vigentes tales como el Código de la Circulación de 1934 y el Decreto de 22.07.1958 encontramos la explicación de este término: "Aquella que no permite ver el ancho total de la calzada en una longitud mínima de doscientos metros".

[477] *Curva.*

[478] *Choque.*

[479] *Datos del movimiento de los vehículos.*

[480] *Deslumbramiento.*

[481] *Desplazamiento.*

[482] *Dirección.*

[483] *Dispositivo situado en la vía, de funcionamiento automático.*

[484] *Distancia de detención.*

[485] *Distancia de frenado.*

[486] *Distancia de reacción.*

[487] *Distancia de seguridad.*

---

[477] *El Código de la Circulación de 1934 la calificaba como el "Trozo en el cual una vía urbana o interurbana cambia de dirección y el Decreto de 22.07.1958 la definía como: "Tramo de la vía pública en que ésta cambia de dirección".*

[478] *Es el impacto que sufre un vehículo contra elementos fijos de la vía, tales como farolas, árboles y otros objetos que forman parte de la infraestructura de la vía, o que, sin formar parte de ésta, se encuentran en la trayectoria del vehículo (troncos, rocas, etc.), o bien el impacto de un vehículo en movimiento contra otro que se encuentre estacionado.*

[479] *En inglés se conoce como "Floating car data" o "Floating cellular data". Es un conjunto de datos sobre un vehículo en desplazamiento: la localización GPS del vehículo, su sentido de marcha, su velocidad instantánea, su identificación única, la actualización en segundos de los datos, etc. Se asigna un identificador a cada vehículo, aunque los datos se toman de forma anónima. Se puede seguir a un vehículo durante todo su trayecto. Estos datos pueden ser utilizados para estimar el tiempo de recorrido sobre un tramo concreto y así poder comunicar a los automovilistas el tiempo que necesitan para recorrerlo. También detectan los atascos y los conductores reciben propuestas de desviación para evitarlos. Estos datos ayudan a la mejora de la gestión de las carreteras y a proponer mejoras en ellas.*

[480] *Según el DEL es una turbación de la vista por luz excesiva o repentina.*

[481] *Tiempo que se emplea y espacio que se recorre para ir de un lugar a otro.*

[482] *Vía sobre la que se mueven usuarios viales, que puede tener un único sentido o ser recorrida en dos sentidos opuestos. "Cambiar de dirección" significa dirigirse a otra vía por la derecha o la izquierda.*

[483] *Los radares fijos y móviles, las cámaras de video y cualquier otro dispositivo de medición que funcione automáticamente y que proporcione las pruebas materiales de la infracción cometida.*

[484] *Es la suma de la distancia recorrida durante el tiempo de reacción más la distancia de frenado.*

[485] *Es el espacio que recorre el vehículo desde que accionamos el freno hasta su detención total. La distancia de frenado depende de tres factores: a) de la carga del vehículo; b) de la adherencia; c) de la velocidad.*

[486] *Es la distancia que recorre el vehículo desde que el conductor percibe el peligro hasta que reacciona pisando el pedal de freno.*

[487] *La definición la encontramos en el artículo 54 del Reglamento General de Circulación, y es el espacio libre que todo conductor de un vehículo que circule detrás de otro deberá dejar entre ambos 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.*

[488] *Distintivo.*

[489] *Ecomovilidad.*

[490] *Embotellamiento*

[491] *Encuentro de vías.*

[492] *Entrelazado.*

[493] *Equipamiento vial.*

[494] *Espejo de seguridad.*

[495] *Estación de pesaje.*

[496] *Estacionamiento bilateral.*

[497] *Estacionamiento en batería.*

---

[488] *Término utilizado para indicar la pegatina o viñeta que contiene la señal V-19 y que sirve para indicar que se ha superado la ITV favorablemente. También la ley utiliza este término para la tarjeta de discapacitados, para los tickets horarios de estacionamiento, para indicar la contaminación que produce un vehículo, etc. En Iberoamérica se utiliza también la palabra "oblea".*

[489] *Utilización de medios de transporte eficientes, saludables y seguros. Dentro de la Ecomovilidad estarían incluidas las líneas de metro. Entre las iniciativas recientes están las pruebas que se llevan a cabo en algunos países europeos con camiones circulando utilizando un tendido eléctrico.*
Una interesante iniciativa está prevista con la puesta en marcha de la "Great City" en el distrito de Tianfu, que será una ciudad satélite de Chengdus (China). Será construida sobre apenas 1,3 km², para alojar 80.000 habitantes, con una densidad de 62.000 personas por km². Una de las claves de su éxito está en que ningún lugar está alejado del centro más de 10 minutos a pie.

[490] *Se produce cuando la vía no tiene la anchura suficiente para que pasen todos los vehículos o porque se estrecha por diseño, por obras o por otras causas.*

[491] *Término que encontramos en el artículo 43.2 del RGC y que ya figuraba en el artículo 22 de la redacción inicial del Código de la Circulación de 1934. Parece pues que se ha mantenido por inercia ya que un encuentro de vías es una intersección y este último término no figuraba en aquel Código.*

[492] *La congestión se produce cuando muchos vehículos tratan de cambiar de carril de forma simultánea.*

[493] *Todo objeto, señal o marca situada en la vía que facilite información a los usuarios, los proteja, regule la circulación vial y favorezca el comportamiento correcto de los distintos intervinientes en la corriente circulatoria.*

[494] *Se utilizan en calles con cruces peligrosos o con difícil visibilidad y también los encontramos a la salida de garajes. En España, a pesar de su incidencia en la seguridad vial, no están regulados ni en la Ley ni en sus reglamentos y son los ayuntamientos los que autorizan su instalación en los núcleos urbanos.*
En materia de seguridad contra impactos se les aplica la normativa ISO-179-1. Por otra parte, el Real Decreto 485/1997, de 14 de abril, sobre disposiciones mínimas en materia de señalización de seguridad y salud en el trabajo, ignora este tipo de señalización.
En Francia están regulados en el art. 14 de la Instrucción ministerial sobre señalización vial, de 22.10.1963 y también Austria los contempla en el art. 31 del StVO (RGC).

[495] *Lugar habilitado para el pesaje, especialmente de camiones y vehículos comerciales. Las estaciones de pesaje pueden ser fijas o móviles.*

[496] *Es cuando se permite el estacionamiento en ambos laterales de la vía.*

[497] *El Código de la Circulación de 1934 señalaba: "Se entenderá por estacionamiento en batería aquel en que los vehículos se coloquen paralelamente unos a otros, perpendicular u oblicuamente a la acera". Numerosas Ordenanzas municipales lo definen como: "aquel en que los vehículos están situados unos al costado de otros y de forma perpendicular al bordillo de la acera".*

[498] *Estacionamiento en doble fila.*

[499] *Estacionamiento en fila, paralelo o cordón.*

[500] *Estacionamiento en oblicuo, en diagonal, en espiga, semibatería o a 45º.*

[501] *Estacionamiento habitual.*

[502] *Estacionamiento limitado.*

[503] *Estacionamiento o aparcamiento disuasorio.*

[504] *Estrada.*

[505] *Foto-rojo.*

Una sentencia del Tribunal Supremo Federal Alemán (expediente número 4 StR 93/62) permite que los turismos muy cortos, como es el Smart, puedan estacionar en batería, siempre que lo hagan de forma óptima, en aquellos lugares en que sólo está permitido estacionar en fila o cordón.

[498] Se entiende estacionamiento en doble fila cuando el vehículo está más de dos minutos, detenido en paralelo a otro u otros vehículos estacionados (o hueco equivalente), en el mismo lugar y que no sea debido a circunstancias del tráfico, de modo que les obstaculiza la salida e invade parte del carril.
En otros países, como Alemania, la parada tiene un tiempo máximo de 3 minutos (art. 12 StVO).

[499] Se denomina estacionamiento en fila o cordón, aquel en que los vehículos están situados unos detrás de otros y de forma paralela al bordillo de la acera (numerosas ordenanzas municipales). Sería interesante que se estableciese la distancia máxima a la que puede estar de la acera y una distancia mínima con respecto al vehículo que está delante o detrás. En algunos países la norma dice, por ejemplo: El estacionamiento debe realizarse con una separación de las ruedas a una distancia no mayor de 20 centímetros del cordón, y a una distancia entre paragolpes de 50 centímetros como mínimo.

[500] Numerosas Ordenanzas municipales lo definen como "aquel en que los vehículos están situados unos al costado de otros y oblicuamente al bordillo de la acera".

[501] Es un término que figura en el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor. En él se establece, en su artículo 2: "1. Todo propietario de vehículos a motor que tenga su estacionamiento habitual en España estará obligado a suscribir y mantener en vigor un contrato de seguro por cada vehículo de que sea titular, …
Se entiende que ***el vehículo tiene su estacionamiento habitual en España:***
a) Cuando tiene matrícula española, independientemente de si dicha matrícula es definitiva o temporal.
b) Cuando se trate de un tipo de vehículo para el que no exista matrícula, pero lleve placa de seguro o signo distintivo análogo a la matrícula y España sea el Estado donde se ha expedido esta placa o signo.
c) Cuando se trate de un tipo de vehículo para el que no exista matrícula, placa de seguro o signo distintivo y España sea el Estado del domicilio del usuario".

[502] Zona reservada para estacionar vehículos durante el tiempo contratado.

[503] Son estacionamientos para automóviles situados en la periferia de grandes ciudades cuyo fin es alentar a los conductores para que dejen allí su vehículo privado y accedan al centro mediante el transporte público (en inglés se denominan "Park & Ride" o "Incentive parking").

[504] Este término sigue figurando en el DLE como "Camino o vía que resulta de hollar la tierra". Proviene del término latino "strata" (vía pavimentada). En español su uso se perdió, pero se mantiene por ejemplo en el idioma galaico-portugués como equivalente a carretera y en idioma inglés o alemán como equivalente a calle, en la forma "street" y "Straβe".

[505] El sistema consiste en fotografiar al vehículo que se salta un semáforo cuando se produce el cambio de ámbar a rojo, lo que es considerado una infracción grave.
La Sala Tercera del Tribunal Supremo en una sentencia, fechada el 12 de noviembre de 2015, no admitió el recurso de casación interpuesto por el Ayuntamiento de San Sebastián contra la sentencia de 27 de noviembre

[506] *Fuera de poblado.*

[507] *Guías Sonoras Longitudinales Fresadas (GSLF).*

[508] *Hecho de la circulación.*

---

*de 2014 del Juzgado de lo Contencioso -**Administrativo número 2 de la capital guipuzcoana, que decretaba la nulidad de una sanción** de tráfico basada en un semáforo 'foto-rojo' situado en San Sebastián.*
Declara que no es válida porque no consta el cumplimiento del requisito previsto en el Art. 70.2 del Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo (derogado) cuando señala que 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…". Dice igualmente que es exigible que el dispositivo de captación quede sujeto al control técnico para que las fotos que obtiene tengan valor probatorio. También deja constancia que contrariamente a lo que sostienen los ayuntamientos sancionadores, estos sistemas sí emplean parámetros sujetos a medición, en cuanto que recogen el lapso de tiempo que transcurre entre las fases verde, ámbar y rojo y a más abundamiento el tiempo que transcurre desde que se activa el dispositivo o del tiempo en que se seleccionan las imágenes captadas.
*Los diarios españoles se hacen eco el 05.01.2018, de una Sentencia del Supremo en la que confirma la ilegalidad de los sistemas de radar de semáforo y las multas que llevan aparejadas, al tratarse de un aparato poco fiable y sin los controles mínimos requeridos. Entre otros motivos, la falta de regulación de la duración para el cambio de color de los discos permite al Alto Tribunal considerar este tipo de radares, y sus multas, como ilegales ya que según el fundamento de derecho primero, el Ayuntamiento de Catarroja (Valencia) "ha sostenido, en relación al sistema de captación llamado 'foto-rojo', que no está sujeto a control metrológico, al no pesar, contar ni medir nada, y asimismo se remite a un oficio emitido por persona no identificada que no certificado, remitido por el Centro de Control Metrológico, en cuanto a su contenido. Este oficio sostiene que el dispositivo 'foto-rojo' no está sometido a control metrológico del Estado, fundado en que no hay regulación específica alguna en el campo metrológico para estos aparatos. Sin embargo, como se desprende de la Ley, su sometimiento a control metrológico no depende de que exista o no desarrollo reglamentario o técnico para ellos, sino **que efectivamente cumplan tales funciones de constar, pesar o medir utilizadas a efectos administrativos sancionadores**, como en este caso".*
La página "aeaclub.org" se hace eco de una sentencia de 15 de enero de 2019, en la que el juez del juzgado contencioso-administrativo núm. 1 de Bilbao, anuló una multa de "foto-rojo". El juez considera, en contra de lo que sostiene el Ayuntamiento de Bilbao, que el sistema 'foto-rojo' hace mediciones y que, "al no estar sometidas a control metrológico alguno, debiendo estarlo conforme a lo dispuesto en el artículo 8.1 de la Ley de Metrología o, en su defecto a un control oficial, no constituyen medio de prueba en un expediente administrativo sancionador por infracciones al ordenamiento en materia de tráfico". El juez destaca que la infracción "no ha sido apreciada directamente al tiempo de su comisión por ningún agente de la autoridad a efectos de aplicar la presunción de veracidad". Además, apunta que no existe "garantía alguna de la regularidad del aparato y de su estado". Por ello anuló la sanción de 200 € y la detracción de 4 puntos que el Ayuntamiento de Bilbao le había impuesto por rebasar el semáforo.
La sentencia sigue la senda del Tribunal Supremo en la discusión que se viene planteando desde hace años en toda España acerca de si el aparato que se utiliza en el control de infracciones a los semáforos, denominado "foto-rojo", se encuentra sometido o no al control metrológico del Estado "con las consecuencias que pueden derivarse en caso de llegar a una u otra conclusión".
[506] Espacio sin edificaciones o con edificios aislados cuyas vías están situadas después de la señal de fin de poblado y antes de una nueva señal de entrada a poblado.
[507] Su definición figura en la Instrucción 18/RV-102 de la DGT donde se señala que "Las GSLF con carácter general pueden encuadrase como una medida de ordenación y guiado del tráfico, que sin modificar sustancialmente la infraestructura, mediante una serie de bandas fresadas, dota a las vías donde se ejecutan de un mayor nivel de seguridad, alertando a los conductores a través de efectos acústicos y mecánicos de los límites de calzada y/o carriles.
Pueden separar sentidos, carriles o de advertencia de borde de calzada.
Si tenemos en cuenta su perfil longitudinal y perfil transversal, se clasifican en: sinusoidales, paralelogramos o trapezoides.
Si nos atenemos a disposición longitudinal, se dividen en: continuas y discontinuas.
[508] El Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor entiende por hechos de la circulación los derivados

[509] *Hidroplaneo o aquaplaning.*

[510] *Inmovilización.*

[511] *Intercalado.*

[512] *Intersección con circulación giratoria.*

[513] *Intersección con prioridad.*

[514] *Intersección con prioridad sobre incorporación por la derecha.*

---

del riesgo creado por la conducción de los vehículos a motor a que se refiere el artículo anterior, tanto por garajes y aparcamientos, como por vías o terrenos públicos y privados aptos para la circulación, urbanos o interurbanos, así como por vías o terrenos que sin tener tal aptitud sean de uso común.

Según la Sentencia del Tribunal de Justicia de la UE (Sala Sexta) de 15 de noviembre de 2018 el concepto de «circulación de vehículos» que figura en el artículo 3, apartado 1, de la Directiva 72/166/CEE del Consejo, de 24 de abril de 1972, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, también comprende una situación en la que el pasajero de un vehículo estacionado en un aparcamiento, al abrir la puerta de ese vehículo, golpea y daña el vehículo que se halla estacionado a su lado.

La Sentencia del Tribunal Supremo 415/2015, 1 de Julio de 2015 considera que el estacionamiento o aparcamiento de un vehículo merece la consideración de hecho de la circulación, por extenderse esta situación a cualquiera que derive del uso del vehículo.

El propio TRLTSV incluye los art. 39 y 40 en la Sección 7ª del Capítulo II dedicado a la "circulación de vehículos".

No tienen la consideración de "hechos de la circulación" en relación con la LRCSCVM, en primer lugar, los hechos derivados de la celebración de pruebas deportivas con vehículos a motor en circuitos especialmente destinados al efecto o habilitados para dichas pruebas, sin perjuicio de la obligación de suscripción de un seguro especial, en segundo lugar, los derivados de la realización de tareas industriales o agrícolas por vehículos a motor especialmente destinados para ello, en tercer, y último lugar, no tendrá la consideración de hecho de la circulación la utilización de un vehículo a motor como instrumento de la comisión de delitos dolosos contra las personas y los bienes. En todo caso, será hecho de la circulación la utilización de un vehículo a motor en cualquiera de las formas descritas en el Código Penal como conducta constitutiva de delito contra la seguridad vial.

[509] Efecto causado por el agua acumulada en la calzada que provoca que los neumáticos pierdan temporalmente contacto con el suelo, haciendo que las ruedas se deslicen sin que pueda controlar el conductor la dirección y los frenos.

[510] Es la actuación sobre un vehículo para impedir su movimiento, pero sería interesante que se definiese aclarando de ese modo el artículo 104 del TRLTSV. Tiene las siguientes características:

a) Es una medida provisional que se puede tomar en el marco del procedimiento sancionador en materia de tráfico.

b) Su aplicación exige la comisión de una presunta infracción.

c) Sólo puede adoptarse en los supuestos establecidos en el art. 104 del TRLTSV.

d) Esta medida se tiene que levantar en el momento en que cese la causa que la ha originado.

Si el vehículo inmovilizado fuese utilizado en régimen de arrendamiento, la inmovilización se sustituirá por la prohibición de uso por parte del presunto infractor (art. 104.7 TRLTSV).

[511] En varios países europeos, como Alemania, cuando se produce un atasco de tráfico en una intersección se debe utilizar el sistema denominado "intercalado", significa que los coches deben moverse alternativamente, uno por dirección, sin importar quien llega circulando por la derecha.

[512] Información contenida en la señal P4: intersección donde la circulación se efectúa de forma giratoria en el sentido de las flechas.

[513] Definición contenida en la señal P-1: Intersección con una vía, cuyos usuarios deben ceder el paso.

[514] Información contenida en la señal P1.c): una incorporación por la derecha de una vía, cuyos usuarios deben ceder el paso.

[515] *Intersección con prioridad sobre incorporación por la izquierda.*

[516] *Intersección con prioridad sobre vía a la derecha.*

[517] *Intersección con prioridad sobre vía a la izquierda.*

[518] *Intersección en cruz.*

[519] *Intersección en forma de T.*

[520] *Intersección en forma de X.*

[521] *Intersección en Y.*

[522] *Intervalo aconsejado de velocidades.*

[523] *Itinerario.*

[524] *Itinerario peatonal.*

---

[515] *Información contenida en la señal P1.d): una incorporación por la izquierda de una vía, cuyos usuarios deben ceder el paso.*

[516] *Definición contenida en la señal P-1. a: una intersección con una vía a la derecha, cuyos usuarios deben ceder el paso.*

[517] *Definición contenida en la señal P-1. b): una intersección con una vía a la izquierda, cuyos usuarios deben ceder el paso.*

[518] *En esas recomendaciones se clasifica como "una intersección de cuatro ramales cuando el ángulo mínimo sea superior a 60º.*

[519] *En las recomendaciones para el proyecto de intersecciones de la Dirección General de Carreteras se define como "una intersección de tres ramales cuando el ángulo mínimo entre dos ramales sea superior a 60º).*

[520] *Ídem. cuando alguno de los ángulos sea inferior a 60º.*

[521] *En esas mismas recomendaciones se define como "una intersección de tres ramales cuando el ángulo mínimo entre dos de ellos sea inferior a 60º".*

[522] *Recomienda mantener la velocidad entre los valores indicados, siempre que las condiciones meteorológicas y ambientales de la vía y de la circulación sean buenas.*

[523] *"Itinerario" se encuentra, en los tres primeros lugares de la definición en el DLE, como:*
- Perteneciente o relativo a un camino.
- Dirección y descripción de un camino con expresión de los lugares, accidentes, paradas, etc., que existen a lo largo de él.
- Ruta que se sigue para llegar a un lugar.
También existen algunas leyes autonómicas que definen estos conceptos; por ejemplo, la Ley 12/2001, de 15 de noviembre, de Caminos Públicos de Extremadura, en su artículo 2, define los caminos públicos de la siguiente manera:
"Son caminos públicos las vías de comunicación terrestre de dominio y uso público, destinadas básicamente al servicio de explotaciones e instalaciones agrarias y que, por no reunir las características técnicas y requisitos para el tráfico general de vehículos automóviles, no puedan clasificarse como carreteras.
Se incluyen en este concepto las pistas forestales de los montes incluidos en el catálogo oficial de Montes de Utilidad Pública".

[524] *La Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados señala que se denomina itinerario peatonal a la parte del área de uso peatonal destinada específicamente al tránsito de personas, incluyendo las zonas compartidas de forma permanente o temporal, entre éstas y los vehículos.*

[525] *Itinerario peatonal accesible.*

[526] *Itinerario seguro.*

[527] *Itinerarios de interés general.*

[528] *Jerarquía vial.*

[529] *Lugar de estacionamiento con limitación horaria.*

[530] *Maniobra.*

[531] *Marca vial o señalización horizontal.*

---

[525] *La Orden VIV/561/2010, en su art. 45 indica que para que se considere accesible deberá usar pavimentos táctiles indicadores para orientar, dirigir y advertir a las personas en distintos puntos del recorrido, sin que constituyan peligro ni molestia para el tránsito peatonal en su conjunto y que el pavimento táctil indicador será de material antideslizante y permitirá una fácil detección y recepción de información mediante el pie o bastón blanco por parte de las personas con discapacidad visual. Se dispondrá conformando franjas de orientación y ancho variable que contrastarán cromáticamente de modo suficiente con el suelo circundante y se utilizarán dos tipos de pavimento táctil indicador, de acuerdo con su finalidad:*
***a) Pavimento táctil indicador direccional,** para señalar encaminamiento o guía en el itinerario peatonal accesible, así como proximidad a elementos de cambio de nivel.*
***b) Pavimento táctil indicador de advertencia** o proximidad a puntos de peligro.*

[526] *Recorrido urbano protegido para facilitar la movilidad y accesibilidad de un determinado grupo de usuarios viales, especialmente peatones y/o ciclistas.*

[527] ***Itinerarios de interés general.** Son aquellos en los que concurre alguna de las siguientes circunstancias:*

- *Formar parte de los principales itinerarios de tráfico internacional, incluidos en los correspondientes Convenios.*
- *Constituir el acceso a un puerto o aeropuerto de interés general.*
- *Servir de acceso a los principales pasos fronterizos.*
- *Enlazar las Comunidades Autónomas, conectando los principales núcleos de población del territorio del Estado de manera que formen una red continua que soporte regularmente un tráfico de largo recorrido (Art. 11 Reglamento General. de Carreteras).*

[528] *Consiste en asignar una mayor o menor importancia a cada vía en la distribución del tráfico.*

[529] *Este término está sin definir y figura en los artículos 40.2.b) y 105.1.g).*

[530] *El **"Manual del Conductor"** editado por la DGT la define como "cualquier variación sensible de la situación o posición del vehículo en la calzada".*

[531] *Figuran en los artículos 166 al 172 del RGC. Según la Norma 8.2-IC, las marcas viales son líneas o figuras, aplicadas sobre el pavimento, que tienen por misión satisfacer una o varias de las siguientes funciones:*
-Delimitar carriles de circulación.
-Separar sentidos de circulación.
-Indicar el borde de la calzada.
-Delimitar zonas excluidas a la circulación regular de vehículos.
-Reglamentar la circulación, especialmente el adelantamiento, la parada y el estacionamiento.
-Completar o precisar el significado de señales verticales y semáforos.
-Repetir o recordar una señal vertical.
-Permitir los movimientos indicados.
-Anunciar, guiar y orientar a los usuarios.
El fin inmediato de las marcas viales es aumentar la seguridad, eficacia y comodidad de la circulación, por lo que es necesario que se tengan en cuenta en cualquier actuación vial como parte integrante del diseño, y no como mero añadido posterior a su concepción.
Los ayuntamientos innovan con nuevas marcas viales como está sucediendo en Granada, Barcelona, Sevilla o Zaragoza donde se han instalado zonas adelantadas para motocicletas o para motocicletas y bicicletas con el fin de agilizar la circulación y reducir los atascos. Debiera preverse esta posibilidad en el TRLTSV de realizar pruebas piloto antes de su autorización definitiva.

[532] *Mini-glorieta.*

[533] *Movilidad sostenible.*

[534] *Movilidad.*

---

[532] ***A) Desde un punto de vista técnico**, los Ingenieros de Caminos Luis Bañon Blazquez y José Francisco Beviá García, en su publicación: "Manual de Carreteros" en el tomo 1 "Elementos y proyecto", señalan:*
"Una miniglorieta se define como aquella cuyo islote central posee un diámetro inferior a cuatro metros. Este reducido diámetro implica un funcionamiento diferente de la intersección, de ahí su diferenciación.
En este tipo de intersecciones, el islote central suele ser montable -los vehículos pueden invadirlo con relativa facilidad, estando a veces definido mediante marcas viales únicamente. Este hecho se debe a que los vehículos largos -con un mayor radio de giro- serían incapaces de maniobrar en un espacio tan reducido, por lo que deben de invadir la isleta para franquear la intersección. El resto de vehículo se ven obligados a describir una trayectoria circular.
De cara a su estudio, se distinguen dos clases de miniglorietas:
-Parcialmente franqueables: La isleta central es parcialmente montable, es decir, parte de la isleta permite el paso de vehículos largos a su través. Presentan un diámetro exterior de entre 18 y 24 m y no suelen plantear problemas especiales de diseño.
- Totalmente franqueables: La totalidad del islote es montable por los vehículos. Los diámetros exteriores de este subtipo oscilan entre 14 y 20 m".
B) Desde un punto normativo:
En las "Recomendaciones sobre Glorietas" del Ministerio de Fomento de mayo de 1999 y en la "Norma 3.1-1C –Trazado, de la Instrucción de Carreteras", aprobada por Orden de 27 de diciembre de 1999 del Ministerio de Fomento, se indica que una mini-glorieta tiene un diámetro inferior a 4 metros, es decir, si tiene 4 m ya no sería una miniglorieta. Sin embargo, la Orden FOM/273/2016 que publica una nueva Norma 3.1-C, de Trazado, señala en su apartado 10.6.1 que las mini glorietas tienen frecuentemente menos de 4 m de diámetro, lo que indica que pueden tener más.
En la Norma se indica que no están obligadas a cumplir todos los requisitos de las glorietas. Por su parte la Circular 32/2012 del Ministerio de Fomento: "Guía de Nudos Viarios", establece que el diámetro exterior no necesita rebasar los 28 m ya que con ese valor se acomodan los mayores vehículos pesados, pero en todas estas disposiciones no se exige que el diámetro o borde exterior de 28 m sea el mínimo que debe tener una miniglorieta.

[533] *La movilidad es un elemento del desarrollo urbano que se inscribe en un ecosistema más amplio. No hay que tener en cuenta solo el aspecto técnico que suponen los desplazamientos sino también las actividades urbanas que se desarrollan, su organización, la naturaleza de los diferentes espacios y el tejido social y económico. Con ello se consigue un transporte más eficiente y seguro, se favorece la integración de los ciudadanos fomentando una accesibilidad universal y se incrementa su calidad de vida salud al reducir la contaminación causada por los combustibles fósiles y el ruido.*
La contaminación ocasionada por el transporte supone unas 30.000 muertes prematuras al año en España. Los vehículos ya no son sólo un símbolo de estatus social o un medio de transporte, sino que se están convirtiendo también en una fuente de problemas. Hasta hace pocos años se asociaban los automóviles con el progreso económico, y el éxito social y las actuaciones urbanas reflejaban esta mentalidad. Ahora, cada vez más, están relacionados con aspectos negativos: congestión, sedentarismo, ruido y contaminación.
No es fácil de entender porque los paquetes de tabaco informan de los daños que produce el fumar y los vehículos, sin embargo, muestran una cara mucho más amable al llevar sólo pegatinas de colores para indicar en que franja se encuentran sus niveles de emisiones.

[534] *Es la facilidad de desplazamiento de personas, animales y mercancías en una zona geográfica. Hoy en día tiene menos importancia la distancia que se recorre que el tiempo que se emplea en recorrer esa distancia. El tiempo medio empleado individualmente para desplazamientos diarios relacionados con las actividades principales (trabajo, estudios, compras, etc.) es aproximadamente 1 hora. Según Marchetti (1994) desde el Neolítico la gente ha empleado aproximadamente el mismo tiempo diario, en media, para sus desplazamientos, aunque la distancia diaria recorrida haya aumentado como consecuencia de transportes más rápidos*

[535] *Niebla densa o espesa.*

[536] *Niveles de servicio para vehículos motorizados de la DGT.*

[537] *Nivel amarillo para vehículos motorizados.*

[538] *Nivel blanco para vehículos motorizados.*

[539] *Nivel negro para vehículos motorizados.*

[540] *Nivel rojo para vehículos motorizados.*

[541] *Nivel verde para vehículos motorizados.*

[542] *Niveles de servicio para vehículos motorizados.*

[543] *Onda verde.*

[544] *Operaciones de carga y descarga.*

[545] *Panel complementario.*

---

[535] *Este término aparece como "niebla densa" en la definición 51 al referirse a la luz antiniebla trasera. Aparece también en los artículos 46 y 106 RGC, aunque en este artículo como "niebla espesa". En ningún caso se establece un método para saber cuándo se puede considerar densa.*

[536] *Siguiendo el modelo anterior* ***la DGT estableció 5 niveles de servicio*** *utilizando colores: blanco, amarillo, verde, rojo y negro.*

[537] *Circulación irregular y lenta, con paradas esporádicas. Equivale a un nivel de servicio D. En la señal vertical S-21.1 de transitabilidad en tramo o puerto de montaña, al citar el panel amarillo, se olvidaron de incluir los trenes de carretera. Eso significa que si circulase un tren de carretera en esas condiciones no podría ser denunciado.*

[538] *Circulación normal, fluida, correspondiente a un nivel de servicio A.*

[539] *Estado de colapso total del tramo con circulación interrumpida y formación de largas colas que tardan en disolverse. Equivale al nivel de servicio F.*

[540] *Circulación difícil. Circulación saturada con formación de colas estables (congestión circulatoria). Corresponde a un nivel de servicio E. En la señal vertical S-21.1 de transitabilidad en tramo o puerto de montaña al citar el panel rojo se olvidaron de incluir los trenes de carretera.*

[541] *Circulación a velocidad moderada, aunque estable. Equivalente a un nivel de servicio B o C.*

[542] *Se identifican 6 niveles se servicio, a nivel mundial, siguiendo las indicaciones que figuran en las publicaciones norteamericanas: "Highway Capacity Manual" y el "Green Book" de la AASHTO (Geometric Design of Highways and Streets) utilizando las letras de la A a la F, siendo la A la mejor y F la peor.*

[543] *Una onda verde es la programación de varios semáforos en una avenida para que se mantengan en verde según se va acercando a ellos una columna de vehículos en movimiento permitiendo, de ese modo, mayores volúmenes de tráfico y una mejora en la seguridad vial ya que se reduce el número de colisiones por alcance. También disminuye el ruido y el consumo de energía debido a que se requiere un menor uso de los frenos y del acelerador. Cualquier vehículo que se mueva a lo largo de la onda verde, a una velocidad preestablecida por los gestores de tráfico, verá el cambio a verde de los semáforos sucesivos a lo largo del recorrido, y no tendrá que detenerse en las intersecciones. Para la coordinación de la señal de inicio se pueden utilizar sensores para que el sistema se adapte a los flujos de tráfico.*

[544] *Figura en el artículo 16 del Reglamento General de Carreteras. Consiste en trasladar unas mercancías desde un vehículo comercial a un establecimiento u otro inmueble y viceversa.*

[545] *Este término se encuentra en el artículo 149.2) del RGC. Son generalmente de aspecto rectangular y se utilizan para facilitar o precisar las indicaciones de una señal, por ejemplo, indicando la distancia a la que se*

[546] *Panel de mensaje variable.*

[547] *Panel de señalización.*

[548] *Parte amistoso de accidentes.*

[549] *Pasarela peatonal.*

[550] *Paseo.*

[551] *Paso a nivel con barreras.*

[552] *Paso a nivel sin barreras.*

---

encuentran un punto característico, un nudo o una salida, el comienzo de un peligro o prescripción, la longitud de un tramo peligroso, o la extensión de alguna prescripción.
Según la norma 8.1-IC de señalización vertical de la Instrucción de Carreteras los paneles complementarios son aquellos que acompañan a las señales de contenido fijo y acotan su prescripción.
Si nos encontramos una señal de prohibido estacionar con un panel complementario que indica el horario de aplicación debemos tener en cuenta que fuera de ese horario está permitido estacionar ya que la señal vertical deja de tener validez.

[546] *Los PMV sirven para informar sobre circunstancias inesperadas o cambiantes en el tráfico o la vía. (Resolución de 1 de junio de 2009, de la Dirección General de Tráfico, por la que se aprueba el Manual de Señalización Variable).*

[547] *Este término se encuentra en el artículo 15.6) del RGC. Tiene forma rectangular o cuadrada y sirve para indicar distancias, destinos, anchura de la carga (art. 15.6 del RGC) y también se utiliza en la señalización variable.*

[548] ***El parte amistoso de accidentes nace en 1998 con la entrada en vigor del Convenio de Indemnización Directa*** *(CIDE) y surgió como fórmula para que las aseguradoras dadas de alta en este convenio pudiesen agilizar los trámites para el pago de las indemnizaciones y el arreglo de los vehículos.*
La declaración amistosa de accidentes es común para todas las compañías adscritas a CIDE *y se puede utilizar también en el resto de Europa, ya que se trata de un modelo homologado -de hecho, su nombre es "Parte Europeo de Accidente". Es una forma sencilla de informar al seguro. Además, con este formato todo el proceso de reclamación es más rápido.*
En el caso del parte, hay tres supuestos en los que no tendrá validez:

- ***Cuando hay daños personales,*** *es decir, cuando ha habido algún herido o fallecido. Y es que este documento se limita a los daños materiales, lo que sufren las cosas y los vehículos. Si hay daños físicos y dependiendo de la gravedad de las heridas, será necesario llamar a la policía y a los servicios médicos.*
- ***Cuando no hay acuerdo entre las partes****. El propio nombre lo dice, este parte es "amistoso". Si no hay acuerdo con el otro vehículo sobre quien tiene la culpa o sobre lo sucedido, difícilmente se podrá firmar un documento conjunto. Si esto ocurre, es mejor avisar a los agentes de tráfico para que realicen un atestado de accidente y también conviene buscar testigos del siniestro.*
- ***Cuando hay más de dos coches involucrados****. Este parte no está diseñado para que lo firmen más de dos conductores. Si te ves involucrado en un accidente múltiple o en cadena, de nuevo habrá que recurrir a las autoridades para que levanten atestado de tráfico.*

[550] *El DLE señala que es un lugar o sitio público para pasearse, lo cual no aclara mucho.*

[1849] *En la aplicación ARENA indica que es el "cruce o intersección al mismo nivel entre una carretera y una vía férrea que está dotado de barreras accionadas manualmente o en forma automática".*

[1850] *En la aplicación ARENA indica que es el "cruce o intersección al mismo nivel entre una carretera y una vía férrea en el que no existe barrera".*
Están señalizados con la señal P-11 o P-11 a (más de una vía férrea). Esta señal contiene una cruz de San Andrés.

[1851] *Lugar o sitio por donde se pasa, utilizando una altura superior, de una parte, a otra.*

[553] *Paso de carruajes.*

[554] *Paso de cebra.*

[555] *Paso de mediana.*

[556] *Paso de peatones o para peatones.*

[557] *Paso de salida.*

[558] *Paso elevado o superior*

[559] *Paso para peatones (o paso de peatones).*

[560] *Paso rebajado.*

---

[553] *En algunas fincas con patio interior de las grandes ciudades todavía se conservan, en el arco de entrada, por el que accedían al patio interior, carros y coches de caballos, señales indicando "Paso de carruajes"*

[554] *El DLE lo define como: "En una vía pública, espacio marcado con rayas anchas paralelas a la acera, por el que, en ausencia de otra señal reguladora, pueden cruzar los peatones con preferencia sobre los vehículos". En España ni el TRLTSV ni el RGC reconocen esta palabra, aunque encontramos el término "cebreado" dos veces en el RGC.*

[555] *Es la interrupción en la separación física entre los dos sentidos de circulación de una carretera de calzadas separadas, que facilita la comunicación entre ambas en casos singulares y de emergencia (Norma 3.1-IC – Trazado, de la Instrucción de Carreteras de 2016).*

[556] *Su definición aparece en el art. 166.c) del RGC y debiera figurar en el Anexo I del TRLTSV. No está fijado un tamaño de las franjas paralelas y su separación y ello hace que exista, por ejemplo, un paso de este tipo en la localidad de Cangas (Pontevedra) de 40 m en su parte más ancha. La definición tampoco prohíbe que se puedan pintar en diagonal.*

[557] *Este término figura en el art. 91.c) del Reglamento General de Carreteras. Es el espacio concreto donde se inicia la salida de un sitio o lugar.*

[2275] *Paso elevado para peatones que suele cruzar vías importantes para facilitar pasar de una acera a otra o bien para comunicar en autopistas o autovías una estación de servicio con instalaciones a ambos lados de la vía.*

[559] *Debiera de figurar dentro de las definiciones del Anexo I. Hay que leer la marca vial que figura en el art. 168 c) del RGC para saber de qué se trata: "Una serie de líneas de gran anchura, dispuestas sobre el pavimento de la calzada en bandas paralelas al eje de ésta y que forman un conjunto transversal a la calzada, **indica un paso para peatones,** donde los conductores de vehículos o animales deben dejarles paso. No podrán utilizarse líneas de otros colores que alternen con las blancas".*

También encontramos una definición en términos muy parecidos en la Norma de Carreteras 8.2-IC Marcas Viales: "Una serle de líneas de gran anchura, dispuestas en bandas paralelas al eje de la calzada y formando un conjunto transversal a la misma, indica un paso para peatones, donde los conductores de vehículos o de animales deben dejarles paso".

En algunos ayuntamientos las alternan con líneas de colores rojos o azules para acentuar su visibilidad y ante las críticas, algún técnico municipal ha señalado que lo que hay en el suelo no son rayas blancas y rojas, por ejemplo, sino un fondo rojo sobre el que se han pintado rayas blancas y eso, en su opinión, no va contra lo dispuesto en el RGC. También no dejan de ser pasos para peatones los pasos elevados y los pasos subterráneos, aunque no entren en la definición de aquellos.

La Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados, los define como "los espacios situados sobre la calzada que comparten peatones y vehículos en los puntos de cruce entre itinerarios peatonales y vehiculares".

[560] *Este término figura en el art. 91.d) del RGC. Parte de la acera cuya superficie horizontal es más baja que en el resto, con el fin de facilitar el tránsito de sillas de ruedas.*

[561] *Paso subterráneo o inferior.*

[562] *Pavimento.*

[563] *Peaje urbano.*

[564] *Peaje.*

[565] *Pendiente.*

[566] *Perfil irregular.*

[567] *Pista.*

[568] *Pista-bici electrificada.*

---

[561] *Lugar o sitio por donde se pasa, caminando bajo tierra, de una parte, a otra.*

[562] *Parte superior de un firme, que debe resistir los esfuerzos producidos por la circulación, proporcionando a ésta una superficie de rodadura cómoda y segura. (6.1 y 2-IC-1989)*

[563] *Pago por el acceso en un vehículo particular a determinados espacios dentro de un casco urbano. Es muy conocido el peaje que se paga por acceder al centro de Londres. Los conductores que circulen por la zona central de la capital británica deben pagar 11,5 libras cada día, un sistema que también han implantado ciudades como Oslo, Estocolmo, Singapur y Milán. Existen excepciones para ciertos vehículos y personas. Aunque da la impresión de que sólo favorece a los ricos puede ser socialmente aceptable si el dinero obtenido se destina a la mejora del transporte público.*
También se quieren favorecer los vehículos eléctricos y a los vehículos que transporten más de 1 persona.

[564] *Se denomina peaje al pago que se efectúa como derecho para poder circular por una carretera. Anteriormente, se llamaba portazgo a la suma que debía pagarse para cruzar cierto límite (puerta de la muralla) entre dos zonas territoriales. Puede pagarse de varias formas:*
Sistema de peaje abierto: Es aquel donde el usuario abona la tasa en el ingreso de la carretera afectada a este sistema, independientemente del kilometraje recorrido.
Sistema de peaje cerrado: Consiste en mantener controles de acceso a la carretera y tasas proporcionales a las distancias recorridas, en módulos establecidos, efectuándose el pago en cada salida.
Sistema de viñeta: Se paga el peaje por tiempo, es decir, por meses o años y se controla con una viñeta situada en el parabrisas del vehículo.
Sistema OBE o similar: Se lleva instalado en el vehículo un transmisor que se comunica con un detector situado a la entrada del peaje. Se denomina OBE (On Board Equipment), TAG, Teletac, OBU (On Board Unit), etc. Es muy cómodo para el usuario, aunque el servicio se cobra regularmente como gasto de mantenimiento del transmisor. Se cobra a través del banco cada cierto período de tiempo.

[565] *Inclinación de una rasante descendente en el sentido de avance. (Norma 3.1-IC, Trazado, de la Instrucción de Carreteras-2016).*
El RGC en su artículo 63 señala que se considera un tramo de gran pendiente aquel que tiene una inclinación mínima del 7%.

[566] *En Iberoamérica prefieren usar la señal de "perfil irregular" para referirse a la existencia de "resaltos" o "badenes".*

[567] *Ese mismo Decreto la define como: "Toda vía pública destinada a la circulación de vehículos de determinadas características".*

[568] *Vía ciclista segregada del tráfico motorizado, con trazado independiente de las carreteras, cuyo suelo está compuesto de módulos de hormigón rellenos de paneles solares. Están recubiertos de una capa de vidrio templado de 1 cm de espesor, capaz de aguantar, incluso, el paso de un camión. Dado que los paneles están en una posición fija su rendimiento es un 30% inferior a los que se instalan en los tejados. Para obtener la mayor energía posible se instalan en ángulo para permitir que el agua se lleve la suciedad. Se empezaron a instalar en los Países Bajos en 2014 y en Alemania en 2018. La energía que producen se prevé que se utilice para iluminar las vías, para combatir el hielo en la calzada, para ayudar en la recarga de vehículos eléctricos, etc.*

[569] *Plaza de circulación giratoria.*

[570] *Plaza de estacionamiento.*

[571] *Plaza.*

[572] *Plazuela.*

[573] *Precintado.*

[574] *Pretil.*

[575] *Progresión normal.*

[576] *Puente levadizo.*

[577] *Puente móvil.*

[578] *Puente.*

[579] *Punto negro.*

[580] *Radar anti ruido.*

---

[569] *El artículo 87.c.1) del RGC la considera sinónimo de glorieta a efectos de adelantamiento.*

[570] *Es la porción de suelo urbano adosado a una acera, destinado al estacionamiento de un vehículo.*

[571] *El DLE la define como el "lugar ancho y espacioso dentro de un poblado, al que suelen afluir varias calles".*

[572] *Plaza pequeña.*

[573] *No existe en la ley o en sus reglamentos una definición clara de precintado. Viene a ser una cinta o pegatina sellada que se utiliza para cerrar los accesos a un vehículo de motor evitando su puesta en funcionamiento.*

[574] *Barrera de seguridad específicamente diseñada para bordes de tableros de puentes con el fin de evitar la caída de los vehículos al vacío.*

[575] *El* ***"Manual del Conductor"*** *editado por la DGT la define como el movimiento normal de un vehículo dentro de la corriente circulatoria adaptándose al ritmo general de esa corriente, sin alteraciones con respecto a su posición en la calzada.*

[576] *Definición contenida en la señal P-5, aunque con el nombre anticuado de "puente móvil": un puente que puede ser levantado o girado, interrumpiéndose así temporalmente la circulación.*

[577] *Puente que levanta su plataforma o la mueve lateralmente para permitir, generalmente, el paso de barcos.*

[578] *El Código de la Circulación lo definía como: "Obra que permite el paso sobre las corrientes de agua, barrancos, fosos o depresiones del terreno" y El Decreto de 22.07.1958 (BOE núm. 223, de 17 de setiembre) lo califica como: "Toda obra que permite el paso sobre corrientes de agua, depresiones del terreno, o sobre otras vías".*

[579] *La definición técnica de Punto Negro está recogida en la Instrucción 01/TV-29 de la DGT. En esta Instrucción se considera Punto Negro "aquel emplazamiento perteneciente a una calzada de una red de carreteras en el que durante un año natural se hayan detectado 3 o más accidentes con víctimas con una separación máxima entre uno y otro de 100 m." Es importante señalar que esta definición puede diferenciarse de la establecida por otras entidades que realizan tareas de señalamiento de tramos de concentración de accidentes. Esto implica que la calificación de un punto o tramo como Punto Negro puede ser diferente y, por tanto, el mapa nacional de Puntos Negros que se genere, no coincida.*

[580] *Posiblemente los veremos pronto en España y la futura Ley de Seguridad Vial debería tenerlos en cuenta, son los radares anti-ruido. En Francia, "Bruitparif", el observatorio del ruido en Isla de Francia tiene previsto colocar radares anti-ruido, especialmente dirigidos a las motocicletas.*

[581] *Rampa.*

[582] *Rasante.*

[583] *Rebasamiento.*

[584] *Recta.*

[585] *Red “E”.*

[586] *Red arterial de una población o grupo de poblaciones.*

[587] *Red de carreteras.*

[588] *Red Vial.*

[589] *Resalto.*

[590] *Reserva de vía pública.*

[591] *Ronda o ronda de circunvalación.*

[592] *Rotación de los aparcamientos.*

[593] *Retrovisor.*

---

[581] *Inclinación de una rasante ascendente en el sentido de avance. (Norma 3.1-IC- trazado de 2016)*

[582] *El Decreto de 22.07.1958 (BOE núm. 223, de 17 de setiembre) la definía como: “la inclinación sobre la horizontal de un tramo de calle o carretera”.*
Es una línea que describe el alineamiento vertical de un camino o carretera.

[583] *Falta la definición de "rebasamiento". El artículo 88 del RGC recoge dos supuestos de rebasamiento: sobrepasar a vehículos inmovilizados y a obstáculos en el camino, aunque sea necesario utilizar parte del sentido contrario.*

[584] *El Código de la Circulación de 1934 la definía como el “tramo de vía urbana o interurbana que no cambia de dirección” y El Decreto de 22.07.1958 (BOE núm. 223, de 17 de setiembre) la definía como: “Tramo de la vía pública que no cambia de dirección”.*

[585] *La Red internacional “E” consiste en un sistema de carreteras implantado por el Acuerdo Europeo sobre las principales arterias internacionales, firmado en Ginebra el 17 de noviembre de 1975 y sus enmiendas.*

[586] *Según el artículo 122 del Reglamento General de Carreteras, son el conjunto de tramos de carreteras actuales o futuros que establezcan de forma integrada la continuidad y conexión de los distintos itinerarios de interés general del Estado, o presten el debido acceso a los núcleos de población afectados.*

[587] *Conjunto de carreteras situado en una determinada área.*

[588] *En España es sinónimo de red de carreteras.*

[589] *No figura en el TRLTSV, pero aparece 6 veces en el RGC. Es una elevación convexa en el pavimento de una vía.*

[590] *El ayuntamiento de Benidorm la define en su ordenanza de movilidad de 2014 como "la acotación de una determinada zona de estacionamiento en la calzada para un aprovechamiento privativo por parte de los usuarios autorizados, la cual estará sujeta a la exacción de la tasa fiscal correspondiente".*

[591] *Vía pública que rodea total o parcialmente una población enlazando las carreteras que afluyen a ella. (Norma 3.1-IC de la Instrucción de carreteras-1964). A veces, enlaza sólo calles o avenidas.*

[592] *Acción de alternar los lugares de estacionamiento.*

[593] *Sólo encontramos una referencia indirecta en el artículo 13.2 del TRLTSV, cuando al referirse a las normas generales de conducción, señala que, “el conductor de un vehículo está obligado a mantener (…) el campo*

[594] *Rúa.*

[595] *Salida de vía.*

[596] *Semáforo.*

[597] *Sendero.*

[598] *Sentido de la circulación.*

[599] *Señal vertical o señalización vertical.*

---

necesario de visión". Llama la atención que un dispositivo tan importante para la conducción no aparezca siquiera en el Anexo I que se ocupa de las definiciones. El mal estado de los retrovisores o su ausencia sería denunciable por el al artículo 76, letra o) de la Ley por "circular con un vehículo que incumpla las condiciones técnicas reglamentariamente establecidas, salvo que sea calificada como muy grave", y el reglamento al que se refiere sería el de vehículos o también se podría tener en cuenta el 18.1 del RGC que establece la obligación legal del conductor de mantener el campo necesario de visión, y que en punto 18.4 dispone que "las infracciones a este precepto tendrán la consideración de graves conforme se prevé en el texto legal".

El RGC al referirse a la visibilidad en el vehículo, indica en uno de sus párrafos que "únicamente se permitirá circular con láminas adhesivas o cortinillas contra el sol en las ventanillas posteriores cuando el vehículo lleve dos espejos retrovisores exteriores que cumplan las especificaciones técnicas necesarias". Con lo que vemos que aparece el término retrovisores, pero sin darle la importancia que merece,

La definición de retrovisor la encontramos en el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos, cuyo Anexo III, titulado "Espejos retrovisores", define, clasifica y detalla las exigencias en función del tipo de vehículos. Así, el retrovisor resulta ser un "dispositivo que tiene por finalidad permitir, en el campo de visión definido en la reglamentación vigente (…), una visibilidad clara hacia atrás y hacia los lados del vehículo, exceptuándose los dispositivos complejos tales como los periscopios".

[594] Este término es definido en el DEL como "Calle de un pueblo", lo que no es del todo cierto porque hay ciudades de Castilla y León, como sucede en Zamora, que lo utilizan para rotular sus calles. Por otra parte, se mantiene en Galicia y Portugal, en idioma galaico-portugués, como calle en general.

[595] Cuando la trayectoria del vehículo continúa fuera de la calzada contra la voluntad de su conductor. Pueden producirse en vías sin cuneta, y en este caso serían simples despistes, salidas de vía a desnivel con precipitación, con la posibilidad de que se produzca un vuelco, un tonel, un salto, etc., o salidas de vía con choque o con raspado con las paredes de un talud.

[596] El término figura varias veces en el TRLTSV y en el RGC. Según el DLE es "un aparato eléctrico de señales luminosas para regular la circulación". El primero se instaló en Londres en 1868.

La principal función de un semáforo es facilitar la circulación de vehículos y peatones, de manera que crucen de forma alterna, ordenada y segura, por una intersección.

[597]El Decreto 11/2005, de 15 de febrero, por el que se crea la Red Canaria de Senderos regula las condiciones para la ordenación, homologación y conservación de los senderos en la Comunidad Autónoma de Canarias, y se ocupa, en su artículo 2, de su definición:

***"Sendero:** itinerario, tradicional o no, en forma de caminos, sendas, pistas o cañadas de titularidad pública local, de uso pedestre, a través del cual se pueden visitar lugares considerados de interés paisajístico, ambiental, cultural, histórico, religioso, turístico o social".*

En este caso, el concepto ya no se vincula a los usos agrícolas sino a la creación de una red viaria que facilite el tránsito de tipo turístico, naturalista o deportivo.

[598] Orientación de la marcha de un vehículo en una vía de circulación. Las calles y carreteras pueden ser: de circulación simple (en un solo sentido) y doble (sentidos opuestos). En este segundo caso, las calzadas de circulación en cada sentido pueden estar separadas (por una mediana, terraplén, etc.), como ocurre en las autopistas y autovías. Es importante este detalle porque las carreteras convencionales pueden ser señalizadas a una velocidad máxima de 100 km/h cuando tienen los sentidos de circulación separados físicamente.

"Cambio de sentido de la marcha", significa dar media vuelta, por el mismo camino, pero hacia atrás, es decir, por la misma dirección.

[599] Es el conjunto de placas, debidamente sustentadas, que tienen por misión advertir, regular e informar a los usuarios en relación con la circulación o con los itinerarios.

[600] *Servicio de estacionamiento regulado (SER).*

[601] *Sistema de señalización variable.*

[602] *Situado.*

[603] *Sobrepaso.*

[604] *Suelo urbano.*

[605] *Tajea o tarjea.*

[606] *Telepeaje o peaje dinámico*

---

600 *"Consiste en regular los espacios de aparcamiento en la vía pública, fijando unos tiempos máximos de permanencia, mediante la emisión de un título que habilitará para el estacionamiento en los términos contemplados en este Reglamento". (Reglamento Municipal del Servicio de Estacionamiento Regulado en Superficie de la Ciudad de Zaragoza).*

"El Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas de la vía pública en la ciudad, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos" (Ordenanza de movilidad de Madrid).

[601] Es un conjunto de elementos de señalización e información, en tiempo real, que, instalados en las infraestructuras viarias, tienen como misión advertir, regular, informar y guiar a los usuarios de las mismas sobre las condiciones variables o circunstanciales tales como tráfico, meteorología, obras, medidas de seguridad, etc.

[602] Este término aparecía en el Código de la Circulación de 1934: "Lugar donde se autoriza el estacionamiento de vehículos comerciales, en espera de que sean solicitados sus servicios".

Todavía figura en el art. 21 del vigente Real Decreto 763/1979, de 16 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento Nacional de los Servicios Urbanos e Interurbanos de Transportes en Automóviles Ligeros (BOE núm. 89, de 13 de abril).

[603] El RGC contempla varias situaciones que no considera adelantamiento ni rebasamiento. Así, por ejemplo, el art. 83.3) del RGC indica que "En todo tramo de vía en que existan carriles de aceleración o deceleración o carriles o partes de la vía destinadas exclusivamente al tráfico de determinados vehículos, ***tampoco se considerará adelantamiento*** *el hecho de que se avance más rápidamente por aquellos que por los normales de circulación, o viceversa".*

Por ello sería importante que se contemplase la definición de "sobrepaso".

[604] Suelo urbano es aquel que se encuentra en la ciudad o en el que existe un cierto desarrollo urbano por la existencia de ciertos servicios urbanísticos básicos (como puede ser luz, agua, saneamiento y acceso rodado) o cierta agrupación de edificaciones (aunque carezcan de los servicios urbanísticos básicos). (Alejandro J. Criado Sánchez).

[605] Una tajea o tarjea es una obra de paso (empleando un término más técnico), o alcantarilla (nombre común que se le suele utilizar habitualmente). Es una construcción que permite el drenaje transversal de las aguas superficiales bajo otra infraestructura, como un camino, carretera o vía férrea. Fue una de las 4 primeras señales de tráfico referidas a los obstáculos en la vía como Anexo C en el Convenio Internacional relativo a la circulación de automóviles, firmado en París el 11 de octubre de 1909. Allí figuraba con el nombre de "tarjea transversal" y se refería a canales transversales en la calzada que no estaban cubiertos.

[606] Es el sistema de pago más moderno en las autopistas de peaje. Este sistema permite abonar el peaje sin detenerse en las cabinas. Consiste en la identificación del usuario que pasa por una vía determinada de la estación de peaje gracias a un pequeño transmisor (transponedor) instalado en el vehículo. Este transmisor es reconocido por una antena colocada en las vías que aceptan este sistema de pago. Este pequeño transmisor recibe diferentes denominaciones: OBE (On Board Equipment), TAG, Teletac, OBU (On Board Unit), etc. Las sociedades concesionarias de autopistas de peaje han llegado a un acuerdo por el que ha desarrollado un servicio único de Telepeaje en toda España que se denomina: VIAT.

El 03.12.2018, el Comité de Transportes y Turismo del Parlamento Europeo dio luz verde a un sistema único de telepeaje en la Unión Europea. Los conductores podrán cruzar los diferentes países de la UE con un único

[607] *Templado del tráfico.*

[608] *Tiempo prudencial.*

[609] *Tramo de alto potencial de mejora de la seguridad (TAPM).*

[610] *Tramo de concentración de accidentes (TCA).*

[611] *Túnel y falso túnel.*

[612] *Turbo glorieta.*

[613] *Vado.*

---

contrato y un único sistema de Telepeaje. Además, se mejorará el intercambio de información entre los Estados miembro de las infracciones que se cometan en las vías de peaje. Estará en vigor en 2023.
La patronal SEOPAN que agrupa a las grandes empresas constructoras de infraestructuras y las principales concesionarias de autopistas han llegado a un acuerdo para facilitar los dispositivos de telepeaje a mejor precio a aquellos ***conductores con algún tipo de discapacidad*** *que les implique la obtención de algunos de los siguientes códigos (incluyendo sus respectivos subcódigos) contemplados en el apartado 12 del carnet de conducir: 02 Prótesis auditiva/ayuda a la comunicación; 03 Prótesis/órtesis del aparato locomotor; 10 Transmisión adaptada; 15 Embrague adaptado; 20 Mecanismo de frenado adaptado; 25 Mecanismo de aceleración adaptado; 30 Mecanismos combinados; 35 Disposición de mandos adaptados; 40 Dirección adaptada; 43 Asiento del conductor adaptado, 44 Adaptaciones de la motocicleta. (Fuente: ABC.ES 27.11.2015).*

[607] Es el conjunto de medidas encaminadas a reducir la intensidad y velocidad de los vehículos hasta hacerlos plenamente compatibles con las actividades que se desarrollan en el viario sobre el que se aplica.

[608] Produce inseguridad jurídica no conocer lo que se estima como "tiempo prudencial".

[609] Término que aparece en el art. 84.2 RGC. Su definición figura en el Real Decreto 345/201, de 11 de marzo, sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias en la Red de Carreteras del Estado (BOE núm. 61, de 12 de marzo) como: "Tramo completo de carretera con un alto potencial de ahorro de los costes originados por los accidentes en el que se espera que una mejora de la infraestructura sea altamente efectiva"

[610] Su definición legal figura en el Real Decreto 345/201: "Tramo de carretera de longitud no superior a 3 km, salvo excepciones justificadas, que lleve en explotación más de tres años, en el que las estadísticas de accidentes registrados indican que el nivel de riesgo de accidente es significativamente superior al de aquellos tramos de la red con características semejantes".
La DGT los define como "aquellos tramos de la red que presentan una frecuencia de accidentes significativamente superior a la media de tramos de características semejantes, y en los que, previsiblemente, una actuación de mejora de la infraestructura puede conducir a una reducción efectiva de la accidentalidad".
En Francia añaden el término "corporales" después de accidentes, es decir, no incluyen los accidentes con sólo daños materiales.

[611] El DEL define "túnel" como "Vía subterránea ***abierta artificialmente*** *para el paso de personas y vehículos."*
Un falso túnel es una infraestructura que se construye cuando un obstáculo natural de escasa altura debe ser atravesado por una carretera, de forma que no resulta conveniente perforar un túnel debido al escaso recubrimiento y al riesgo de que la construcción de una trinchera convencional pueda provocar desprendimientos. En otras ocasiones, la construcción de falsos túneles se justifica simplemente en la necesidad minimizar el impacto ambiental de la vía de comunicación, especialmente cuando el trazado pasa cerca de zonas urbanas.

[612] No están reguladas en el RGC, pero se están instalando en algunos lugares de España. La turbo glorieta, tiene el aspecto de una isla central de forma no circular, que canaliza el tráfico desde las entradas y a lo largo de la calzada anular según el destino que se quiera seguir. Con este diseño se elimina la preferencia del carril exterior, y todos los carriles pasan a tener utilidad, siendo el propio carril el que guía al conductor hacia la salida previamente seleccionada.

[613] El DLE lo define como "modificación de las aceras y bordillos de las vías públicas para facilitar el acceso de los vehículos a los locales y viviendas". En la normativa de tráfico no tendría que referirse sólo a la obra sino también al espacio longitudinal que comprende el vado.

[614] *Variante de población.*

[615] *Velocidad.*

[616] *Velocidad aconsejada o recomendada.*

[617] *Velocidad adecuada.*

[618] *Velocidad anormalmente reducida.*

[619] *Velocidad de diseño o de proyecto.*

[620] *Velocidad de paso animal.*

[621] *Velocidad de paso humano o paso de persona.*

En algunos ayuntamientos se otorgan, utilizando para ello una ordenanza municipal, permisos para estacionar un vehículo concreto delante de una vivienda, colocando la matrícula autorizada en un panel complementario debajo de la señal de vado, y el TRLTSV y el RGC deberían aclarar si es posible que una ordenanza municipal autorice esta posibilidad.

Otros ayuntamientos exigen que existan un mínimo de plazas de aparcamiento en el garaje para el que se solicita el vado, con lo que se da el caso de que una persona o familiares que viven con ella y que tienen reconocido un grado de discapacidad importante se ven en la imposibilidad de desplazarse en su vehículo al médico o para hacer otra gestión. Véase el siguiente enlace:

https://www.lavozdegalicia.es/noticia/coruna/coruna/2018/10/19/maria-pita-niega-vado-permanente-dos-discapacitadas-2016/0003_201810H19C2994.htm

[614] Obra de modernización de una carretera que afecta a su trazado y como consecuencia de la cual se evita o sustituye una travesía o tramo urbano. (Reglamento General de Carreteras 1994).

[615] Es la relación entre la distancia que recorre un vehículo y el tiempo que tarda en recorrer dicha distancia. En la circulación vial se mide en kilómetros por hora.

[616] Es aquella, expresada en km/h en la correspondiente señal (cuadrada, con fondo azul) que se recomienda no sobrepasar. Si está situada debajo de una señal de advertencia de peligro, la recomendación se refiere al tramo al que se refiere el peligro.

[617] Es aquella que permite estar en condiciones de dominar el vehículo ante cualquier obstáculo o imprevisto que se pueda presentar.

[618] Se considera que un vehículo circula a velocidad anormalmente reducida cuando lo haga a velocidad inferior a la mínima genérica de la vía sin causa justificada (avería o emergencia, principalmente), circulen o no otros vehículos.

[619] La Instrucción de Carreteras Norma 3.1-IC indica que es la velocidad que permite definir las características geométricas mínimas de los elementos del trazado, en condiciones de comodidad y seguridad.

[620] No se puede establecer una velocidad de paso animal porque son varias las especies que pueden circular por vías y caminos, pero en cualquier caso no debería superar la velocidad de paso humano ya que deben ir acompañados de una persona que los conduzca.

[621] La única norma estatal que parece contener información sobre esta velocidad es la Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados que establece en su art. l 23.6 una velocidad de paso peatonal en los semáforos de 50 cm/seg.

La nueva Ordenanza de Movilidad Sostenible de la ciudad de Madrid, que entró en vigor el 24.10.2018 establece lo que denomina "paso de persona" en 5 km/h.

El RGC menciona "paso humano" para referirse en el art. 121.2.c) a los impedidos que transita en silla de ruedas con y sin motor y utiliza el término "paso de persona" en ese mismo artículo, en el apartado 4) para referirse a la velocidad a la que pueden ir por las aceras los que utilicen monopatines, patines o aparatos similares.

En el art. 48. f) del RGC antes de la reforma por medio del RD 1514/2018 figuraba en su apartado 1.f) que la velocidad de los vehículos en los que su conductor circule a pie no sobrepasarán la velocidad del paso humano.

[622] *Velocidad de trote (de un animal)*

[623] *Velocidad específica.*

[624] *Velocidad excesiva.*

[625] *Velocidad genérica.*

[626] *Velocidad inadecuada.*

[627] *Velocidad limitada.*

[628] *Velocidad máxima.*

[629] *Velocidad mínima.*

Tenemos que tener en cuenta que existen varios tipos de peatones y por consiguiente distintas velocidades. Generalmente se distinguen tres categorías de peatones en zona urbana.

- *un niño pequeño o una persona anciana: 1 a 3 km/h.*
- *un adulto: 4 a 6 km/h.*
- *un corredor urbano: 12 a 15 km/h.*

Esa falta de clarificación sobre este tipo de velocidad también se echa de menos en Francia o Bélgica En este último país la jurisprudencia la ha estimado en ± 6 km/h.

[622] También se echa de menos que no aclare este concepto. Se calcula que la velocidad media del trote es de casi 15 km/h en un caballo adulto de estatura media. En un bando de 26 de junio de 1902, el alcalde de Madrid, Alberto Aguilera y Velasco, prohibió transitar a una velocidad superior a los ***ocho kilómetros por hora,*** *ó sea* ***"aproximadamente el trote ordinario de un caballo".***

El art. 48 RGC suprimió el límite de velocidad para los animales que arrastrasen un vehículo, pero hay que recordar que el art. 17 RGC señala que el conductor debe estar en todo momento en condiciones de controlar su vehículo o animales.

[623] La velocidad genérica se convierte en específica cuando está limitada mediante señales en determinados tramos de la vía (curvas, cambios de rasante, proximidad a intersecciones... etc.)

[624] Es equivalente a velocidad inadecuada y ocurre cuando el conductor no adapta la velocidad de su vehículo a las circunstancias del tráfico, de la vía, meteorológicas, etc. No es lo mismo que exceso de velocidad ya que éste es circular por encima de los límites máximos autorizados en un tramo de una vía.

[625] La ***velocidad genérica*** *es la asignada de forma teórica a una vía, dependiendo de su catalogación. Sería incluso más correcto decir que es la velocidad asignada a cada tipo de vehículo en función de la vía por la que circula. Aunque las señales existentes en la vía marquen velocidades superiores en ciertos tramos, si el vehículo tiene una velocidad genérica inferior, ésta no se podrá rebasar (por ejemplo, el caso de camiones o vehículos con remolque en autopistas). Cuando se trata de vehículos especiales, excepto ciertos su velocidad genérica es siempre la misma independientemente de la vía por la circulen: 40 km/h y 25 km/h.*

Esas velocidades genéricas presentan inconsistencias notables. Así se permite circular en vías interurbanas, a más velocidad a un autobús con 55 pasajeros que a un furgón cargado de tomates.

[626] Es circular sin tener en cuenta las circunstancias meteorológicas, del tráfico, el estado de la vía... etc., y que puede suponer un riesgo.

[627] Es aquella impuesta genéricamente o de manera concreta y específica para determinados tramos.

[628] Indica el límite superior de velocidad permitido en un tramo de carretera bien por ser la velocidad genérica o bien por una señal específica de velocidad máxima.

Las señales de velocidad máxima pueden ser verticales, verticales luminosas o marcas viales. Si la señal es vertical, obliga desde el lugar en que esté situada hasta la próxima señal de fin de limitación de velocidad, de fin de prohibiciones u otra de velocidad máxima.

[629] Es el límite inferior de velocidad permitido. También es la velocidad inferior a la mitad de la genérica de cada una de las vías. Igualmente es aquella que obliga a los conductores de vehículos a circular, por lo menos, a la velocidad indicada por la cifra, en kilómetros por hora, que figure en la señal, desde el lugar en que esté

[630] *Velocidad máxima en adelantamientos.*

[631] *Velocidad prevalente.*

[632] *Velocidad segura.*

[633] *Vía.*

[634] *Vía circular.*

[635] *Vía cortada al tráfico.*

[636] *Vía cortada con pilonas.*

[637] *Vía de acceso.*

[638] *Vía de distribución.*

[639] *Vía de giro.*

[640] *Vía de penetración.*

---

situada hasta otra de velocidad mínima diferente o de fin de velocidad mínima o de velocidad máxima de valor igual o inferior.

En España el RGC establece que "se prohíbe la circulación en autopistas y autovías de vehículos a motor a una velocidad inferior a 60 kilómetros por hora, y en las restantes vías, a una velocidad inferior a la mitad de la genérica señalada para cada categoría de vehículos de cada una de ellas en este capítulo, aunque no circulen otros vehículos" mientras que en otros países, como es el caso de Alemania, aclaran que en las autopistas solo se pueden conducir vehículos que desarrollen, por construcción, una velocidad mínima de 60 km/h o superior, de acuerdo con sus características técnicas, pero se permite una velocidad de circulación inferior a causa del tiempo atmosférico y del nivel del tráfico.

[630] *Se aplica en las carreteras convencionales. Solo las motocicletas y los coches pueden superar, en 20 km/h, la máxima de 90 km/h para adelantar. Siempre y cuando no haya limitación específica que lo prohíba o el vehículo adelantado circule ya a 90 km/h, con lo cual, teóricamente, ya no sería posible el adelantamiento.*

[631] *Es la velocidad que prevalece frente a la máxima debido a la presencia de señales, por las circunstancias personales de los conductores, por el tipo de vehículo, por sus características especiales o por el tipo de carga.*

[632] *Se basa en que cada conductor debe asumir la responsabilidad de marcar sus propios límites dependiendo de las circunstancias a las que se enfrenta en cada tramo.*

[633] *Es todo camino, calle o carretera, público o privado, destinado al uso de una colectividad indeterminada de usuarios. Ni en la Ley ni en el Reglamento de Carreteras encontramos su definición.*

[634] *Este concepto figura en el artículo 57.1.c) del RGC y debiera definirse.*

[635] *Aquella vía que, por motivos de obras, accidentes, manifestaciones, procesiones, etc., se cierra durante un período de tiempo.*

[636] *El fomento de la peatonalización en muchas ciudades se consigue instalando pilonas en las vías para impedir el paso de vehículos. Pueden ser fijas, automáticas, extraíbles o abatibles. El Catálogo Oficial de Señales debiera incluir señales específicas para estos casos. En cualquier caso, debiera estar señalizada esta circunstancia y el horario de aplicación. Por la noche debería reforzarse la iluminación de la zona.*

[637] *Convendría indicar lo que es una vía de acceso.*

[638] *Son las que sirven para repartir la circulación a las diferentes zonas de la ciudad (ordenanza municipal de Albacete).*

[639] *La Orden FOM/273/2016, de 19 de febrero (BOE núm. 55, de 4 de marzo), por la que se aprueba la Norma 3.1-IC Trazado, de la Instrucción de Carreteras señala que, en una intersección, vía de giro es la vía o carretera que une otras dos que concurren en ella.*

[640] *Son aquellas que canalizan la entrada y salida de la ciudad (ordenanza municipal de Albacete).*

[641] *Vía de servicio.*

[642] *Vía de uso público.*

[643] *Vía estrecha con muchas curvas.*

[644] *Vía pavimentada.*

[645] *Vía peatonal.*

[646] *Vía pecuaria o camino ganadero.*

[647] *Vía pública de atención preferente.*

[648] *Vía pública.*

[649] *Vía rápida.*

---

[641] *Camino sensiblemente paralelo a una carretera, respecto de la cual tiene carácter secundario, conectado a ésta solamente en algunos puntos, y que sirve a las propiedades o edificios contiguos. (Anexo del Reglamento General de Carreteras 1994).*
En el ámbito urbano la Ordenanza Municipal de Albacete la define como aquellas que tienen como finalidad esencial permitir el acceso peatonal y de vehículos a los edificios en ellas existentes.

[642] *Este concepto aparece varias veces en la Ley y la única definición la encontramos en el artículo 344 del Código Civil donde se señala: "Son bienes de uso público, en las provincias y los pueblos, los caminos provinciales y los vecinales,* ***las plazas, calles,*** *fuentes y aguas públicas,* ***los paseos y obras públicas de servicio general,*** *costeadas por los mismos pueblos o provincias".*

[643] *Está definida en el art. 106 del RGC. Es la que, teniendo una calzada de 6,50 metros de anchura o inferior, está señalizada con señales que indican una sucesión de curvas próximas entre sí.*

[644] *Vía revestida de material, es decir, tiene una superficie artificial. La capa que cubre la vía está constituida por asfalto, cemento, adoquines u otro material similar para que esté firme y llano.*

[645] *Son aquellas en las que sólo está permitido el tránsito de peatones (ordenanza municipal de Albacete).*

[646] *El artículo 1 de la ley 3/1995, de 23 de marzo, de vías pecuarias, las define como "las rutas o itinerarios por donde discurre o ha venido discurriendo tradicionalmente el tránsito ganadero".*

[647] *El artículo 91 k) del RGC cita este tipo de vía, pero no aclara qué requisitos se exigen para recibir esa calificación. Pero ni en el RGC, ni en el TRLTSV, ni en el Catálogo Oficial de Señales (anexo 1 del RGC), ni en el Catálogo de Señales de Fomento, ni en las Instrucciones de carreteras de la Ley de Carreteras aparece una señal referida a una vía de atención preferente, lo que ha ocasionado que haya multitud de modelos. Lo más recomendable es poner las letras V.A.P. en blanco dentro de un rectángulo con fondo azul y reborde negro y debajo el texto "Vía de atención preferente". En las marcas viales se debería dibujar un rectángulo con reborde blanco y dentro, en el mismo color, el texto "VAP".*
La Ordenanza Municipal de Guadalajara señala que son aquellas que constituyen el soporte de las comunicaciones rodadas de la ciudad y su intensidad de tráfico es superior a los 5.000 vehículos diarios y deben ser preservadas en el mayor grado posible, de afecciones a su capacidad, fluidez y seguridad de la circulación, siendo objeto de limitaciones urbanísticas y teniendo una consideración especial en cuanto a medidas de vigilancia del tráfico.

[648] *El DLE la define como "calle, plaza, camino u otro sitio por donde transita o circula el público". Para que sea de aplicación la Ley de Tráfico tiene que ser "apta para la circulación", tal como señala el art. 2 de la ley, es decir apta para que circulen personas, vehículos y animales o alguno de ellos.*

[649] *Este término figuraba en la primera versión de la LTSV. Fue sustituido por el término "vía para automóviles" aunque sigue figurando en el Acuerdo Europeo sobre las Principales Vías de Tráfico Internacional (AGR) de 15 de noviembre de 1975 que España no firmó.*
La Ley 37/2015, de 29 de setiembre, de carreteras (BOE núm. 234, de 30 de setiembre) suprimió el término "vía rápida" porque no era necesaria una categoría especial para estas carreteras convencionales cuyo nombre implicaba además un mensaje contrario a la seguridad viaria.

[650] *Vía saturada.*

[651] *Vía sin salida.*

[652] *Vía verde.*

[653] *Viaducto.*

[654] *Vías de libre circulación.*

[655] *Vuelco con vuelta de campana.*

[656] *Vuelco en tonel.*

[657] *Zona 30.*

[658] *Zona a 30.*

[659] *Zona de afección de la carretera.*

[660] *Zona de estacionamiento restringido.*

---

[650] *El término "saturada" sólo aparece en el RGC (art. 54.3d) para referirse a la circulación. Del contenido del artículo 83.2 del RGC se puede deducir lo que significa una vía saturada: "aquella en la que la densidad de la circulación es tal que los vehículos ocupan toda la anchura de la calzada y sólo pueden circular a una velocidad que dependa de la del que los precede en su carril".*

[651] *Es la vía que no tiene continuidad y de la que normalmente un vehículo debe salir marcha atrás. Debe estar preseñalizada con la señal vertical S-15, en sus distintas variantes.*

[652] *Es una marca registrada por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE) en la Oficina Española de Patentes y Marcas en 1994, cuyo uso está legalmente restringido a los itinerarios que discurren sobre antiguas infraestructuras ferroviarias. Son usados por cicloturistas y senderistas.*
En el Código de la circulación francés se define vía verde como un camino reservado exclusivamente a la circulación de vehículos sin motor, de peatones y de jinetes.

[653] *El DLE lo califica como "Obra a manera de puente, para el paso de un camino sobre una hondonada".*

[654] *Son aquellas en las que está permitida la circulación peatonal y el tráfico rodado (ordenanza municipal de Albacete).*

[655] *Consiste en el vuelco en sentido longitudinal del vehículo.*

[656] *Consiste en un giro transversal del vehículo con relación a su sentido de marcha.*

[657] *La velocidad máxima de los vehículos está limitada a 30 km/h, las aceras y la calzada están segregadas y los peatones no tienen prioridad.*

[658] *Indica la zona de circulación especialmente acondicionada que está destinada en primer lugar a los peatones. La velocidad máxima de los vehículos está fijada en 30 kilómetros por hora. Los peatones tienen prioridad. No suele ser muy respetada por falta de suficientes controles.*

[659] *Este término figura en el art. 7.4 del Reglamento General de Carreteras. La zona de afección de una carretera del Estado "consiste en dos franjas de terreno a ambos lados de la misma, delimitadas interiormente por la zona de servidumbre y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación, a una distancia de 100 metros en autopistas y autovías y de 50 metros en carreteras multicarril y convencionales, medidos horizontalmente desde las citadas aristas (artículo 32 de la Ley 37/2015, de 29 de setiembre, de carreteras".*

[660] *Este término no está definido y figura en el artículo 7.c)*

[661] *Zona de frenado de emergencia.*

[662] *Zona de intervención.*

[663] *Zona de preselección.*

[664] *Zona de rodadura.*

[665] *Zona de servicio.*

[666] *Zona limitada en tiempo.*

[667] *Zona reservada a carga y descarga.*

[668] *Zona residencial o zona tranquila.*

[669] *Nivel de servicio peatonal.*

---

[661] *Definición contenida en la señal S-16 del Reglamento General de Carreteras. "Indica la situación de una zona de escape de la calzada, acondicionada para que un vehículo pueda ser detenido en caso de fallo de su sistema de frenado".*

[662] *Término que figura en el art. 5.4 del Reglamento General de Carreteras. La Ntp 291 (nota técnica de prevención del INSHT) la define como "aquella en la que las consecuencias de los accidentes producen un nivel de daños que justifica la aplicación inmediata de medidas de protección".*

[663] *Zona situada normalmente antes de los semáforos, donde los carriles están pintados con líneas continuas para que los conductores elijan el que más conviene a su destino. En muchos países una vez que se entra en el carril preseleccionado se sanciona cambiar a otro.*

[664] *Término que figura en el art. 42.1 del Reglamento General de Carreteras. Es la capa superior de una vía por donde pueden circular los vehículos.*

[665] *El Reglamento General. de Carreteras, en su art.56 las define como: "las zonas colindantes con las carreteras, diseñadas expresamente para albergar instalaciones y servicios destinados a la cobertura de las necesidades de la circulación, pudiendo incluir estaciones de suministro de carburantes, hoteles, restaurantes, talleres de reparación y otros servicios análogos destinados a facilitar la seguridad y comodidad de los usuarios de la carretera".*
Otra definición, esta vez referida a las autocaravanas la encontramos con el nombre de área de servicio o de acogida, en la Instrucción 08/V-74 de la DGT que afirma que "se trata de instalaciones específicamente concebidas para dar servicio o acogida a las autocaravanas facilitando una serie de servicios necesarios para estos vehículos, fundamentalmente: estacionamiento, suministro de agua potable y lugar para el vaciado de depósitos".

[666] *Este término está sin definir y figura en los artículos 7.c) y 39.4)*

[667] *Este término figura en el art. 39.2c) de esta Ley. La ordenanza municipal de Benidorm la define como "la limitación de espacio sobre la vía pública, señalizado como tal, donde tan sólo se permitirá el estacionamiento de vehículos comerciales, por el tiempo estrictamente necesario para realizar las u operaciones mencionadas, no pudiendo quedar estacionados en éstas, una vez finalizadas las mismas".*

[668] *Espacio público destinado al uso prioritario de los ciudadanos que se desplazan a pie y en bicicleta. En algunos casos pueden circular turismos a bajas velocidades. En el Código de Circulación portugués tiene el bonito nombre de "Zona de coexistencia".*

[669] *La ciudad de Nueva York realizó en 2006 un estudio sobre los niveles de servicio para peatones.*
http://www1.nyc.gov/assets/planning/download/pdf/plans/transportation/td_pedloschaptertwo.pdf
Los niveles de servicio van del A (el más cómodo) al F (el más incómodo). Este trabajo inspiró a otras muchas ciudades a realizar estudios semejantes. Dado que el TRLTSV también muestra interés por la movilidad sostenible deberían impulsarse trabajos semejantes en España.

[670] *Zona reservada para uso exclusivo de minusválidos.*

D) ACRÓNIMOS Y SIGLAS

[671] *ADAS (Sistema).*

[672] *ANPR o ALPR.*

[673] *APR.*

[674] *CAP.*

[675] *COBIDA.*

[676] *DAB.*

[677] *DMV.*

---

[670] *Este término figura en el art. 94.1.j) y 94.2.d) y 173 (Señal V-15) del RGC. Sería mejor que dijese "para uso de personas con movilidad reducida (PMR)."*

[671] *El Sistema ADAS – Advanced Driver Assistance System- permite ayudar al conductor en las diferentes actividades que tiene que realizar con su respectivo vehículo. La DGT define el ADAS en la Instrucción 16 TV/89 como el "sistema de estacionamiento asistido el conjunto de ayudas que, actuando de manera automatizada sobre la dirección y/o el sistema de frenado y aceleración del vehículo permiten realizar la maniobra de estacionamiento sin la intervención directa del conductor sobre el volante y/o pedal del freno y acelerador".*

Pero estos sistemas también se ocupan de la frenada automática en emergencias, la alerta de atropello a peatones y ciclistas, la alerta de salida de carril, el control de crucero adaptativo (mantiene la velocidad y la distancia de seguridad), el control de ángulo muerto (detecta y avisa de la presencia de vehículos en las zonas laterales), etc.

[672] *Acrónimo en inglés para «Automatic Number Plate Recognition» o «Automatic Licence Plate Recognition», es decir, "Reconocimiento Automático del Número de Matrícula». En Buenos Aires en pórticos situados en las calles principales se ve la matrícula de los vehículos que van circulando.*

[673] *Significa: "Área de Prioridad Residencial" y son espacios en los que se restringe el acceso de vehículos de no residentes con el objetivo de darle un mayor espacio al peatón, al transporte público, a las bicicletas y a los vehículos con bajos niveles de emisión de contaminantes, disminuyendo los niveles de contaminación acústica y atmosférica de dichos espacios.*

[674] *El acrónimo CAP corresponde a un Certificado de Aptitud Profesional con validez en todo el territorio de la Unión Europea expedido por la Comunidad Autónoma y que sirve para acreditar que un conductor ha superado los cursos y exámenes exigidos para la obtención de la cualificación inicial como conductor profesional. Se trata de un certificado que no tiene plazo de caducidad, pero su vigencia depende de que su titular siga, dentro de unos plazos determinados en la normativa, los cursos de formación continua que corresponda.*

Afecta a aquellos que deban conducir vehículos de empresas establecidas en cualquier estado miembro de la unión europea, para la que resulte obligatorio estar en posesión de permisos de conducción de las categorías C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D O D+E.

Coloquialmente hablando se dice que el permiso de conducción sirve para conducir y el CAP sirve para trabajar.

[675] *Es el acrónimo de "Conducir bajo la influencia de drogas o alcohol". En inglés se utilizan mucho los términos DUI (Driving under influence - Conducir bajo la influencia) y DWI (Driving while intoxicated / impaired - Conducir estando intoxicado / bebido)*

[676] *Los sistemas de diagnóstico a bordo (DAB) permiten mejorar la eficacia a la hora de evaluar las emisiones de los vehículos en función de su categoría de emisión. En inglés de denominan "On-board diagnostics (OBD) systems".*

[677] *Depósito Municipal de Vehículos. Lugar a donde son enviados los vehículos retirados de las vías urbanas.*

[678] *GSLF.*

[679] *PCP.*

[680] *PMR*

[681] *SCV*

[682] *SIA*

[683] *TAS o CAL.*

---

[678] *Significa "Guías Sonoras Longitudinales Fresadas". Son guías longitudinales en las cuales, mediante una serie de bandas fresadas, se dota a las vías donde se ejecutan de un mayor nivel de seguridad, alertado a los conductores a través de efectos acústicos y mecánicos de los límites de calzada y/o carriles. Se recomienda instalar carteles informativos avisando de su presencia (Instrucción DGT 18/TV-102, de 22l.02.2018).*

[679] *Todas las personas que conduzcan de manera continuada en el interior de la zona restringida de un recinto aeroportuario (no se aplica el TRLTSV) deberán disponer de un permiso de conducción en plataforma denominado PCP, expedido por la dirección del aeropuerto. El PCP es un documento* ***personal*** *e* ***intransferible****, que sirve de identificación al interesado junto con su acreditación personal y su DNI.*

Existen dos tipos de PCP según las zonas del recinto aeroportuario en las que se autorizan a conducir:

- *PCP: Permiso para conducir en la totalidad del recinto aeroportuario, excepto en el Área de Maniobras.*
- *PCP A.M.: Permiso para conducir en la totalidad del recinto aeroportuario. Todo poseedor del PCP deberá disponer de la acreditación personal que permite el acceso a la plataforma, permiso de conducción del tipo B o superior en vigor y un certificado de aptitud emitido por la compañía operadora del mismo. Para la obtención del PCP se debe superar un examen que acredite el conocimiento de la Normativa de Seguridad en Plataforma en vigor, así como otros conocimientos que determine la Dirección del Aeropuerto.*

[680] *Persona de movilidad reducida. Una PMR siempre sufrirá alguna discapacidad motriz.*

[681] *Sistema de Contención de Vehículos. Son los guardarraíles o barreras metálicas, conocidos muchas veces cono "quitamiedos" diseñados para evitar las salidas de vía. Funcionan como dispositivos de guía que sirven para indicar el borde de la calzada, la presencia de una curva, el sentido de circulación y los límites de obras de fábrica u otros obstáculos. Un* ***sistema de contención****, inicialmente, diseñado para vehículos de cuatro ruedas, pero cada vez más adaptado a vehículos de dos ruedas y a usuarios vulnerables debido a las consecuencias en caso de impacto contra este tipo de retención por parte de conductores de motocicletas. De ahí, que sean mencionadas como uno de los peligros de los márgenes de la carretera cuando las barreras de seguridad presentan* ***formas agresivas*** *(extremos de barrera en forma de cola de pez sin enterrar), las* ***interrupciones y transiciones*** *entre barreras (paso de una barrera metálica a otra de hormigón),* ***altura insuficiente*** *de la barrera tras el nuevo asfaltado de la carretera, ausencia de doble cuerpo, columnas expuestas …*

[682] *El Símbolo Internacional de Accesibilidad (SIA), destinado a identificar zonas adaptadas a personas con movilidad reducida (y no todas las personas con discapacidad tienen la movilidad reducida), consiste en un cuadro azul con la imagen estilizada de una persona en silla de ruedas en color blanco. Los derechos de autor del logo (ISO 7001), pertenecen a la Comisión Internacional sobre Tecnología y Accesibilidad, (ICTA), un comité de Rehabilitación International. Fue diseñado por Susanne Koefoed en 1968. El símbolo original fue modificado por Karl Montan, agregando un círculo en la parte superior de la figura sentada, imagen que se mantiene hasta hoy. El símbolo tuvo inmediata aceptación y con respaldo de la Organización Internacional de Normalización (ISO) y de la ONU, se convirtió rápidamente en la forma de designar una instalación accesible. El logotipo es hoy uno de los 5 símbolos más reconocidos en el mundo.*

Esta señal figura en el Anexo XI del RGV, como señal V-15 y también está regulada en los art. 35.5 y 43 de la Orden VIV/561/2010, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados. Esta Orden detalla muchos aspectos relacionados con la seguridad vial tales como el funcionamiento de los semáforos y debiera figurar como anexo del TRLTSV, tal vez como Reglamento General de Vías, para poder incluir, por ejemplo, varias Normas de la Instrucción de Carreteras.

[683] *Acrónimo para "Tasa de alcohol en sangre". En los países de habla inglesa se utiliza BAC (blood alcohol concentration) o BAL (blood alcohol level). En Francia se emplea "taux d'alcool dans le sang (TAS). En*

[684]*TAES o CAAL.*

[685] *TASEVAL.*

E) TÉRMINOS JURÍDICOS DE INTERÉS EN EL PROCEDIMIENTO SANCIONADOR

[686]*Alcoholímetro.*

[687] *Alegaciones.*

[688] *Apremio.*

[689] *Atestado.*

Iberoamércia se encuentra en la legislación de tráfico el acrónimo «CAS» con el significado de «contenido de alcohol en sangre».

[684] Acrónimo para "Tasa de alcohol en aire espirado". En Francia se utiliza taux d'alcool dans l'haleine (TAH). En Iberoamérica se encuentra en la legislación de tráfico el acrónimo «CAAL» con el significado de contenido de alcohol en el aliento.

[685] TASEVAL (Talleres de Seguridad Vial) es el fruto del trabajo conjunto entre la Dirección General de Tráfico, el Instituto INTRAS de la Universidad de Valencia y la Secretaría General de Instituciones Penitenciarias. Son talleres de sensibilización en seguridad vial que se imparten en el ámbito del cumplimiento de penas por delitos contra la seguridad del tráfico. El objetivo de estos talleres es promover el cambio actitudinal y comportamental, así como una mayor concienciación sobre la importancia del cumplimiento de las normas de tráfico para reducir la tasa de reincidencia de los usuarios por delitos contra la seguridad vial.

El artículo 49 del Código Penal permite que se pueda cumplir la pena de trabajos en beneficio de la comunidad a través de la participación en talleres o programas formativos o de reeducación.

Hay que tener en cuenta que los trabajos en beneficio de la comunidad son una medida alternativa al ingreso en prisión y que tienen una función reeducativa para quienes los realizan, al tiempo que hacen algo útil y provechoso para el entorno social en el que viven.

[686] Es aquel instrumento utilizado por los agentes de tráfico en los test de alcoholemia, es decir el dispositivo en el que sopla el conductor desde dentro del vehículo y sin salir del mismo. Es pequeño y portátil, con una pantalla digital y retroiluminada. Mediante un sensor de gas, mide el tanto por ciento de alcohol en sangre.

[687] Son las explicaciones y argumentos que el infractor presenta durante el procedimiento sancionador ante el organismo competente cuando recurre una multa. Deben presentarse dentro del plazo previsto al efecto, de lo contrario no se admitirán.

Mediante las alegaciones se pueden negar los hechos o señalar que fueron distintos a los que figuran en la denuncia, se pueden proponer pruebas a practicar, exponer los hechos y fundamentos de derecho para refutar la sanción y alegar cuanto se estime conveniente para el interés del afectado.

El Consejo de Estado ha recordado a la DGT "que el derecho a presentar alegaciones no es un simple trámite que permite acopiar folios en un expediente, desconociendo el derecho material de los interesados a que sus alegaciones sean tenidas en cuenta". (El Confidencial, 01.10.2014)

Las alegaciones se suelen formular en lo que se conoce como "pliego de descargo".

[688] Cuando finaliza el plazo de pago de la multa sin que sea abonada, se inicia el procedimiento de apremio. Según dispone el art. 110,2) TRLTSV, las consideraciones de este procedimiento se dispondrán según lo establecido en la normativa tributaria.

[689] La LECRIM trata del atestado en los art. 292 al 298, si bien en ninguno de ellos entran a definir que es el atestado. El art. 297 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal hace equivaler "atestado" a "denuncia": "Los atestados que redactaren y las manifestaciones que hicieren los funcionarios de Policía judicial, a consecuencia de las averiguaciones que hubiesen practicado, se considerarán denuncias para los efectos legales". El DLE lo define como "Instrumento oficial en que una autoridad o sus delegados hacen constar como cierto algo".

[690] *Caducidad del procedimiento sancionador.*

[691] *Denuncia.*

[692] *Denuncia falsa.*

[693] *Denuncia por parte de un agente de la autoridad.*

[694] *Denuncia voluntaria.*

[695] *Diligencia.*

[696] *Etilómetro de precesión o evidencial.*

---

[690] *La caducidad pone fin, en aras de la seguridad jurídica, a un procedimiento sancionador cuya resolución se ha dilatado más allá del límite fijado por la ley. Una vez iniciado el procedimiento sancionador de tráfico la administración dispone de un plazo de un año para finalizarlo mediante la resolución. Si pasado ese plazo no se produce la resolución imponiendo la sanción o absolviendo al interesado, deben archivarse las actuaciones por estar el procedimiento "caducado", es decir, se le acabó el tiempo al órgano sancionador.*

[691] *La definición la encontramos en el art. 62 de la Ley 39/2015 del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas:*

"1. Se entiende por denuncia, el acto por el que cualquier persona, en cumplimiento o no de una obligación legal, pone en conocimiento de un órgano administrativo la existencia de un determinado hecho que pudiera justificar la iniciación de oficio de un procedimiento administrativo.

2. Las denuncias deberán expresar la identidad de la persona o personas que las presentan y el relato de los hechos que se ponen en conocimiento de la Administración. Cuando dichos hechos pudieran constituir una infracción administrativa, recogerán la fecha de su comisión y, cuando sea posible, la identificación de los presuntos responsables".

[692] *El artículo 456 del Código Penal castiga con penas de prisión o multa a los que con conocimiento de su falsedad denuncien haber sido víctimas de un hecho delictivo o acusen falsamente a otras personas como autores de infracciones penales.*

La persona que ha sido denunciada falsamente puede, a su vez, denunciar o querellarse por injurias o calumnias contra el que formuló la falsa denuncia.

[693] *Es el documento en el que un Agente de la autoridad, de servicio y con competencias en materia de tráfico, constata unos hechos constitutivos de infracción administrativa.*

[694] *Es el acto por el que una persona (incluidos los agentes de la autoridad sin competencias en materia de tráfico) pone en conocimiento de la autoridad o sus agentes unos hechos que, entiende, pueden ser constitutivos de infracción, tipificada como tal en el TRLTSV y en sus disposiciones complementarias de desarrollo.*

Si el denunciante es un agente fuera de servicio o sin competencias en tráfico, en la denuncia debe constar su identificación completa.

[695] *Documento oficial que verifica ciertos trámites administrativos y deja constancia de ellos.*

[696] *Los etilómetros son aparatos sometidos a control metrológico, regulados en la Orden ITC/3707/2006, de 22 de noviembre, por la que se regula el control metrológico del Estado de los instrumentos destinados a medir la concentración de alcohol en el aire espirado. El etilómetro, es un alcoholímetro de precisión que se utiliza para realizar la segunda prueba de alcoholemia si la primera hubiera dado positivo y hay que esperar un mínimo de 10 minutos entre una y otra. Si vuelve a dar positivo es cuando el agente procederá a denunciar la presencia de alcohol en el organismo. vez realizada la primera prueba de alcoholemia por el agente de tráfico, para poder proceder a realizar la pertinente denuncia en caso de haber dado positivo, es necesario realizar una segunda prueba. Está contenido en un maletín de mediano tamaño que se encuentra en las furgonetas de atestados presentes en los controles de alcoholemia. Este aparato determina también la tasa de alcohol en el aliento del conductor.*

El etilómetro, incluye una pequeña impresora que sirve para proporcionar un ticket con una información (tasa de alcoholemia, los datos del conductor, hora y fecha) que se adjuntará a la denuncia o al expediente judicial como prueba evidencia. Es decir, la importancia de esta impresión reside en que tiene validez documental ante

[697] *Incoación/Iniciación/Inicio*.

[698] *Infracción administrativa.*

[699] *Infractor reincidente.*

[700] *Multa administrativa.*

[701] *Notificación.*

---

un juez y que adjunta el agente a la denuncia o a la detención del conductor en caso de haber dado positivo en la prueba.

[697] El procedimiento administrativo sancionador en materia de tráfico se inicia siempre por la comisión de una infracción de tráfico de la que haya tenido noticia la autoridad competente. La incoación es la primera actuación escrita durante la instrucción de un procedimiento sancionador. En las sanciones de tráfico, la incoación puede tener su origen la propia iniciativa del órgano competente o mediante denuncia de los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico o de cualquier persona que observe unos hechos susceptibles de ser calificados de infracción y lo ponga en conocimiento de la autoridad competente o de sus agentes. La denuncia de los agentes de tráfico notificada en el acto al infractor se considera incoación del procedimiento. No es así en el caso de las denuncias de los vigilantes y controladores de estacionamiento regulado ya que al no ser agentes de la autoridad sus denuncias tienen el carácter de voluntarias teniendo que figurar en las mismas sus datos y no un número como ocurre con los agentes de la circulación.

[698] Una infracción es la acción u omisión que incumple una conducta obligada o prohibida en la normativa vigente (conducir por encima de la velocidad establecida, o con un vehículo prohibido, o habiendo consumido alcohol, …)

Las infracciones deben estar "tipificadas" en una ley; es decir, sólo aquellas que infringen las obligaciones específicas recogidas en las leyes y reglamentos vigentes pueden ser denunciadas y, en su caso, ser sancionadas.

El TRLTSV define las infracciones de tráfico como: "Las acciones u omisiones contrarias a esta Ley, desarrolladas reglamentariamente en su caso, tendrán el carácter de infracciones administrativas y serán sancionadas en los términos previstos en la misma". (Artículo 74.1.).

[699] El concepto de reincidente se refiere a la persona que vuelve a caer o incurrir en una infracción o delito.

La reincidencia se debe tener en cuenta en la graduación de la sanción, art. 81TRLTSV. El sistema de permiso por puntos supone un sistema de castigo basado en la reincidencia. Para conocer la diferencia entre reincidencia y multirreincidencia, tenemos que acudir al art. 66. 1.5ª CP, que se basa en el número de condenas anteriores: 1 o 2 en la reincidencia y 3 o más en la multirreincidencia.

[700] Es la sanción más corriente en materia de tráfico. Consiste en el pago de una cantidad de dinero para responder por la infracción cometida y su cuantía depende de la calificación de esta última. Su importe puede satisfacerse de forma voluntaria por el interesado, o forzosamente por la vía de apremio.

[701] Es la forma de comunicación que el organismo utiliza con el ciudadano infractor. Cuando un organismo oficial envía una iniciación o una resolución a un ciudadano, se dice que le notifica. Normalmente por carta certificada, pero también se notifica en mano por los agentes denunciantes, en Boletines Oficiales o en Tablones Edictales. No son notificación los avisos de certificado. En esos casos, el día de recepción es aquel en que se recoge la carta en correos.

El art. 41 del RD 1829/1999 por el que se aprueba el Reglamento que regula la prestación de los servicios postales, además de recordar la necesidad de adaptarse en cuanto a plazo y forma a la Ley 30/1992 (ahora Ley 39/2015), indica que cuando se practique la notificación en el domicilio del interesado y no se halle presente éste en ese momento, podrá hacerse cargo de la misma cualquier persona que se encuentre en el domicilio y haga constar su identidad (el art. 42 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, exige que la persona que recoja la notificación tenga más de 14 años).

En el resguardo de la notificación debe constar la fecha, identidad, número de DNI o del documento que lo sustituya y la firma del interesado o persona que pueda hacerse cargo de la notificación.

La notificación se intentará dos veces y la segunda será en hora distinta dentro de los tres días siguientes. En caso de que el primer intento de notificación se haya realizado antes de las quince horas, el segundo intento deberá realizarse después de las quince horas y viceversa, dejando en todo caso al menos un margen de diferencia de tres horas entre ambos intentos de notificación.

[702] *Período de información previa.*

[703] *Plazos en el Procedimiento Administrativo.*

[704] *Prescripción de las infracciones.*

[705] *Prescripción de las sanciones.*

[706] *Procedimiento sancionador.*

El rehúse de la notificación equivale a la notificación de la misma y no se admiten las notificaciones depositadas en un apartado de correos.

[702] Antes de acordar la iniciación del procedimiento, el órgano competente podrá abrir un período de información o actuaciones previas con el fin de conocer las circunstancias del caso concreto y la conveniencia o no de iniciar el procedimiento (art. 55.1 de la Ley 39/2015, LPACAP).

[703] Se rigen por el art. 30 de la 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas:

a) Los plazos se computan por días hábiles, es decir, se excluyen los sábados, los domingos y los festivos.

b) Los plazos por meses se computan a partir del día siguiente. Hay que contarlo de fecha a fecha desde la notificación o publicación. Si la notificación es de fecha 20 de marzo, y el plazo para presentar un recurso es de un mes, el plazo termina el 20 de abril, aunque el cómputo se inicia al día siguiente (el 21 de marzo).

Si en el mes de vencimiento no hubiera día equivalente a aquel en que comienza el cómputo, se entenderá que el plazo expira el último día del mes. Ejemplo de esto tendríamos:

- *Si la notificación es de fecha 30 de enero y dan de plazo un mes. El plazo expira el 28 de febrero o 29 de febrero, último día de ese mes al no haber equivalente (día 30)*
- *Si la notificación es de fecha 31 de agosto y dan de plazo un mes, el plazo expira el 30 de septiembre, último día de ese mes al no haber equivalente (día 31).*

c) Cuando un día fuese hábil en el municipio o Comunidad Autónoma en que residiese el interesado, e inhábil en la sede del órgano administrativo, o a la inversa, se considerará inhábil en todo caso.

d) Cuando el último día del plazo sea inhábil, se entenderá prorrogado al primer día hábil siguiente. Esta regla se aplica a todos los plazos, tanto si son naturales como hábiles, por meses, años, o por días. Si el último día del plazo es inhábil (o sea festivo o sábado o domingo) se prorrogará al primer día hábil siguiente. Existe el malentendido de que al contar los plazos por días naturales no habría que aplicar esta regla, pero, todo lo contrario, esta regla es precisamente para los plazos por meses, años o días naturales, y no para días hábiles, ya que no puede coincidir que el último día del plazo sea inhábil, porque los días inhábiles no se están computando.

[704] La prescripción es una garantía del ciudadano frente a la falta de actividad o diligencia de la Administración. Las infracciones sólo pueden "perseguirse" mediante un procedimiento sancionador durante un tiempo determinado desde su comisión. Si pasado ese plazo -contado desde que se comete la infracción- no se inicia el procedimiento sancionador, la infracción prescribe por agotamiento del tiempo para iniciar el procedimiento y ya no puede sancionarse por su comisión.

[705] Las sanciones impuestas en un procedimiento por una infracción de tráfico también prescriben: sólo pueden hacerse efectivas durante un período de tiempo establecido que no tiene por qué coincidir con el plazo de prescripción de las infracciones. El plazo comienza a contarse desde el día siguiente a aquel en que sea firme la resolución por la que se impone la multa. El plazo de prescripción se interrumpe con el inicio, con conocimiento del interesado, del proceso de ejecución de la multa.

[706] Es una serie ordenada de trámites obligatorios que debe cumplir la Administración de Tráfico antes de imponer una sanción administrativa. En materia de tráfico se divide en Iniciación, Propuesta de resolución (algunas veces) y Resolución. Frente a cada uno de esos actos pueden formularse alegaciones o interponerse recurso de reposición. Todos los trámites del procedimiento sancionador obligan a la Administración a someterse a la norma que lo regula y, por otra parte, se garantiza, mediante una resolución motivada, tanto el interés público como el interés de los particulares interesados.

Para que el procedimiento sancionador se ponga en marcha es necesario la comisión de una infracción a la Ley de Tráfico y Seguridad Vial o a sus reglamentos. Sin embargo, esto no es suficiente, sino que es necesario tener conocimiento de los hechos por parte de quien tiene la obligación de actuar, bien directamente o a través de los informes de otras personas u organismos. Así pues, el elemento que va a desencadenar que se inicie

[707] *Propuesta de Resolución.*

[708] *Reclamación económico-administrativa.*

[709] *Recurso.*

[710] *Resolución.*

[711] *Sanción administrativa.*

F) TIPOS DE SEGUROS E IMPUESTOS DEL AUTOMÓVIL

[712] *Impuesto sobre vehículos de tracción mecánica (Impuesto de circulación).*

---

el procedimiento sancionador es el conocimiento de los hechos, esto es, que una persona con obligación de actuar ante una infracción conozca lo ocurrido.

[707] Es el escrito en el que el organismo oficial evalúa las alegaciones y pruebas aportadas por el ciudadano dentro del procedimiento sancionador. Suelen conllevar un nuevo plazo para hacer alegaciones.

[708] Se puede interponer contra los actos posteriores al procedimiento sancionador derivados de una sanción firme de tráfico. Las multas ya impuestas sólo pueden recurrirse por motivos procedimentales, no de fondo, mediante una reclamación económico - administrativa contra providencias de apremio, diligencias de embargo o embargos efectivos. No forma parte del procedimiento sancionador. Es una reclamación administrativa (no judicial, a pesar de que el órgano ante el que se interpone se denomina "Tribunal" económico administrativo) que puede referirse a defectos de forma cometidos en el procedimiento del que trae causa la cantidad embargada (fechas, ausencia de notificaciones del procedimiento de origen) pero no puede alegarse nada referente a la infracción porque, como hemos dicho, el procedimiento sancionador de tráfico ya ha concluido.

*[709] Frente a la resolución definitiva se puede interponer un recurso administrativo de **reposición** en el plazo de un mes. La administración debe contestar al recurso de reposición: su contestación será ya resolución "firme", contra la que sólo cabe interponer recurso "**contencioso-administrativo**" en vía judicial. Respecto a las tasas judiciales, debe señalarse que el 23 de febrero de 2013 entró en vigor la modificación de la Ley 10/2012, de 20 de noviembre (reguladora de las tasas judiciales) cuyo artículo 7 restringe el máximo a pagar en concepto de tasa judicial a un 50 % del importe de la sanción económica impuesta, incluida la cuota fija.*

[710]Es el acto que pone fin al procedimiento sancionador imponiendo o no la sanción, es decir, absolviendo o sancionando al infractor. Puede ser recurrida en vía administrativa (si es una resolución definitiva) o no (si es una resolución firme).

***[711]** Es sanción administrativa aquel mal infligido por una administración pública a un administrado como consecuencia de su responsabilidad en una conducta ilícita tipificada como tal, a través de un procedimiento administrativo, con una finalidad represora, y consistiendo la sanción en la privación de un bien (multa) o derecho, o la imposición de un deber, siendo los principios y garantías del Derecho sancionador administrativo sustancialmente iguales a los del Derecho Penal (arts. 24 y 25 de la Constitución Española de 1978, y de lo preceptuado en el Capítulo IV del Título I de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.*

*La Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público dispone en su art. 25: "1. La potestad sancionadora de las Administraciones Públicas se ejercerá **cuando haya sido expresamente reconocida por una norma con rango de Ley,** con aplicación del procedimiento previsto para su ejercicio y de acuerdo con lo establecido en esta Ley y en la Ley de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y, cuando se trate de Entidades Locales, de conformidad con lo dispuesto en el Título XI de la Ley 7/1985, de 2 de abril".*

LA STC de 42/1987, de 7 de abril, establece que "el término "legislación vigente" contenido en dicho artículo 25.1 CE es expresivo de una reserva de ley en materia sancionadora.

Las conductas sancionables tienen que estar, por tanto, previamente calificadas y tipificadas por una Ley como infracciones administrativas pero nunca puede consistir en la privación de la libertad, debiendo mantenerse la proporcionalidad entre infracción y sanción.

[712] Este impuesto lo tienen que pagar todos los años los titulares de vehículos (coches, furgonetas, motocicletas y ciclomotores, autobuses, camiones, tractores remolques y semiremolques arrastrados por otros vehículos, ...) aptos para circular por las vías públicas, cualquiera que sea la clase y categoría. Están exceptuados los ciclos.

[713] *El Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte (IEDMT), es conocido como "Impuesto de matriculación".*

[714] *Impuesto al Valor añadido (IVA).*

Se considera que es apto para circular cualquier vehículo matriculado en las jefaturas provinciales de tráfico y que no haya sido dado de baja. Son titulares de los vehículos las personas, empresas o entidades a nombre de los cuales figura el vehículo en el permiso de circulación emitido por la Jefatura Provincial de Tráfico. El Impuesto de Circulación debe ser abonado por el titular del vehículo en fecha de 1 de enero de cada año natural, ya sea esta una persona física o jurídica, según aparezca en el Permiso de Circulación. Esto quiere decir que, si se compra un vehículo usado a un particular, sea cuando sea, este último debe aportar la justificación del pago de este tributo. Para pagar el IC hay que dirigirse al ayuntamiento donde tiene el domicilio que ha facilitado el titular a la Jefatura Provincial de Tráfico, aunque la inmensa mayoría envía a los domicilios de sus vecinos una carta de pago con la que, simplemente, tienen que ir a la entidad bancaria designada por el consistorio para hacer una transferencia o un ingreso. Este gravamen tiene algunas exenciones: los vehículos destinados al transporte público de viajeros, para el uso agrícola, las ambulancias y los vehículos con matrícula diplomáticas y los que están adaptados a personas con movilidad reducida. Cuando un coche supera los 30 años, si se matrícula como histórico, no paga este impuesto.

Al no cobrarse lo mismo en toda España nos encontramos que solo entre las capitales de provincia puede existir una diferencia de hasta un 300% y eso ha dado origen a los denominados "paraísos fiscales del automóvil".

En el caso de los vehículos que se dan de baja definitiva (no podrá volver a circular) o de baja temporal por robo en la Jefatura Provincial de Tráfico, la cuota que se tiene que pagar, es la parte proporcional a los trimestres que el vehículo esta dado de alta durante el año. Si el impuesto ya se ha pagado, se puede solicitar la devolución de los trimestres posteriores a la fecha de la baja.

[713] Es un tributo estatal, de naturaleza indirecta que grava, en fase única, la matriculación de determinados medios de transporte. Se aplica en todo el territorio español sin perjuicio de las particularidades establecidas para este impuesto en País Vasco y Navarra. La cantidad a pagar depende del valor del coche antes de impuestos (el precio franco fábrica) ya que es un porcentaje de hasta el 14,75% del mismo. Desde 2008, la Ley establece cuatro tramos:

1) *Los vehículos con emisiones inferiores o iguales a 120 gr/km CO2, no pagan el impuesto de matriculación.*
2) *Para emisiones mayores de 120 gr/km CO2 y menores de 160 gr/km CO2, la cantidad a abonar será el 4,5% del precio franco fábrica.*
3) *Para emisiones mayores o iguales a 160 km/h y menores de 200 gr/km CO2, se paga el 9,75%.*
4) *Los coches cuyas emisiones oficiales son mayores o iguales a 200 gr/km CO2, deben pagar el 14,75% de su valor por la matriculación.*

Se abona a la Agencia Tributaria (a través del impreso 576, 06 o 05, dependiendo del tipo de automóvil). Lo hace el concesionario que luego suma la cantidad a abonar al montante de la factura.

El impuesto de matriculación es idéntico en todas las comunidades autónomas, pero, además, la Ley contempla bonificaciones para los siguientes grupos:

a) *Familias numerosas: Sólo pagan la mitad de lo que le correspondería al coche por sus emisiones. Ahora bien, para acceder a este descuento las familias numerosas deben cumplir los siguientes requisitos:*

- *La matriculación se debe realizar a nombre del padre, madre o ambos.*
- *Salvo que sea por siniestro total, solo se aplica una bonificación cada cuatro años.*
- *Salvo fallecimiento del titular, el coche no se puede vender en los cuatro años siguientes.*

b) *Los coches adaptados para minusválidos solo pagan el 4% de IVA y nada en concepto de matriculación. Pero deben cumplir los requisitos de que hayan pasado cuatro años desde la compra de otro coche y que no haya venta en los cuatro posteriores.*
c) *Los vehículos destinados a uso profesional: Taxis, vehículos de autoescuelas, coches de alquiler (con muchas excepciones) y vehículos de matriculación especial (como los diplomáticos) quedan libres del abono de este impuesto.*

[714] Grava la compra de vehículos. Con carácter general es el 21%. Los vehículos para personas con movilidad reducida (exige que el discapacitado utilice silla de ruedas o tenga movilidad reducida), los vehículos automóviles matriculados a nombre de personas con discapacidad para su uso exclusivo, los vehículos automóviles matriculados a nombre de otras personas destinados al transporte habitual de personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, tienen un tipo reducido del 4%.

[715] *Impuesto sobre transmisiones patrimoniales.*

[716] *Seguro obligatorio.*

[717] *Seguro contra terceros.*

[718]*Seguro a todo riesgo.*

[719]*Seguro a todo riesgo con franquicia.*

Definiciones que figuran en el Anexo II. A) del Reglamento General de Vehículos y que no están contenidas en el TRLTSV.

Vehículo de tracción animal[720]	Vehículo arrastrado por animales.
Bicicleta con pedaleo asistido	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 de cualquiera de los siguientes supuestos:

[715] *Se aplica sobre la compra de coches de segunda mano y debe pagarlo quien compra el vehículo – el vendedor tributará en el IRPF por la ganancia patrimonial que obtenga, si es que obtiene alguna. Se calcula sobre unas tablas oficiales que determinan el valor del vehículo, según lo dispuesto en el Real Decreto 1/1993 . Para su cálculo se toma como valor del coche el mayor entre el estipulado en la compraventa o el fijado por el Ministerio de Industria a través de una serie de tablas que publica de forma anual. Después sobre esta cantidad se aplica un multiplicador dependiendo de los años de uso del coche. El resultado será la base imponible sobre la que después se aplicará el porcentaje del impuesto, que varía dependiendo de la comunidad autónoma. El porcentaje a aplicar se mueve entre el 4% y el 8% dependiendo de los años del vehículo y su potencia.*

[716] *El seguro obligatorio incluye exclusivamente la responsabilidad civil del conductor frente a terceros. Es decir, cubre los daños materiales o personales que provoque a otras personas o vehículos. En ningún caso, el seguro obligatorio cubre los daños materiales o personales que sufra el propio conductor, pero sí protege a quiénes le acompañaban en el vehículo cuando ocurrió la colisión.*

[717] *Este seguro ampara al conductor considerado culpable cuando tiene un accidente con motivo de la circulación del vehículo, es decir, no arregla los daños del vehículo del titular, ni los daños personales del conductor, pero sí todo lo que provoque con él, tanto los daños materiales que cause a otro u otros vehículos, así como los daños personales que ocasione a otros conductores, ocupantes, peatones o ciclistas.*

Esta modalidad de seguro incluye la cobertura llamada "de Responsabilidad Civil Obligatoria" que, como su propio nombre indica, es obligatorio contratar para poder circular con un vehículo. El seguro a terceros, además, se complementa con otras coberturas voluntarias como la Responsabilidad Civil Voluntaria, la Defensa Jurídica, la Asistencia en viaje o los Accidentes del conductor y/o de los ocupantes del vehículo.

Si el seguro incorpora además otras coberturas como lunas, robo o incendio del vehículo se denomina "Terceros ampliado".

[718] *Este seguro incluye el seguro a "Terceros ampliado" y, además, la cobertura denominada "Daños Propios del vehículo", es decir, los daños producidos en el propio vehículo, los haya causado el conductor o no.*

[719] *El seguro a "Todo Riesgo con Franquicia" incluye todas las garantías de un seguro a "Todo riesgo" pero con la particularidad de tener una franquicia, esto es, una cantidad máxima de dinero que, en caso de reparación/indemnización, debe pagar el titular del vehículo y no la aseguradora. La franquicia se aplica sólo para los daños propios, es decir, para los daños que sufre el coche cuando su conductor es el responsable del accidente o no existe un contrario que acepte su responsabilidad.*

[720] *A veces se encuentra en textos como "vehículo de tracción a / de sangre". Sería interesante que diferenciase a aquellos que sólo pueden transportar carga de aquellos que pueden llevar pasajeros, como, por ejemplo, las calesas.*

En algunos países se prohíbe la circulación de este tipo de vehículos en los cascos urbanos.

	– El conductor deja de pedalear. – La velocidad supera los 25 km/h.
Ciclomotor de tres ruedas	Vehículo de tres ruedas, provisto de un motor de cilindrada no superior a 50 cm3, si es de combustión interna, y con una velocidad máxima por construcción no superior a 45 km/h.
Cuatriciclos ligeros[721]	Vehículos de cuatro ruedas con un máximo de dos plazas incluyendo la del conductor, cuya masa en orden de marcha sea inferior o igual a 425 kg, no incluida la masa de las baterías para los vehículos eléctricos, cuya velocidad máxima por construcción no sea superior a 45 km/h y con un motor de cilindrada inferior o igual a 50 cm3 para los motores de explosión de encendido por chispa (positiva), o inferior o igual a 500 cm3 para los demás motores de combustión interna. La categoría L6e se divide en dos sub-categorías L6e-A, quad ligero para carretera y L6e-B, cuatrimóvil ligero con habitáculo cerrado accesible por tres lados como máximo. Para la sub-categoría L6e-A la potencia máxima neta debe ser inferior o igual a 4 kW, y sus dimensiones máximas de 4000 mm de largo y 2000 mm de ancho. Para la sub-categoría L6-B la potencia máxima neta debe ser inferior o igual a 6 kW y sus dimensiones máximas 3000 mm de largo y 1500 mm de ancho.
Cuatriciclo	Automóvil de cuatro ruedas cuya masa en vacío sea inferior o igual a 400 kg, o 550 kg si se trata de vehículos destinados al transporte de mercancías, no incluida la masa de las baterías para los vehículos eléctricos, y cuya potencia máxima neta del motor sea inferior o igual a 15 kW. Los cuatriciclos tienen la consideración de vehículos de tres ruedas.

[721] *Definición que figura en la Instrucción 18/V-130, de la DGT, de fecha 27.11.2018.*

Furgón/Furgoneta[722]	Automóvil con cuatro ruedas o más, concebido y construido para el transporte de mercancías[723], cuya cabina está integrada en el resto de la carrocería y con un máximo de 9 plazas, incluido el conductor.
Caravana[724]	Remolque o semirremolque concebido y acondicionado para ser utilizado como vivienda móvil, permitiéndose el uso de su habitáculo cuando el vehículo se encuentra estacionado.
Vehículo acondicionado	Cualquier vehículo cuyas superestructuras fijas o móviles estén especialmente equipadas para el transporte de mercancías a temperaturas dirigidas y en el que el espesor de cada pared lateral, incluido el aislamiento, sea de 45 mm, como mínimo.

[722] *Furgón y furgoneta son sinónimos en la normativa de tráfico. La única diferencia que se observa es que una furgoneta nunca tiene más de 3.500 kg de MMA y un furgón puede tener más de 12.000 kg de MMA y a partir de 3.500 kg ya es considerado como un camión.*
El problema radica en que cada vez más se parecen las furgonetas a los derivados de turismo y a los vehículos mixtos adaptables. Por ello es importante ver la ficha técnica y el permiso de circulación para ver los criterios de clasificación.
En cuanto a las velocidades en las autopistas las furgonetas y furgones pueden circular a 90 km por hora mientras que los derivados de turismo y los vehículos mixtos adaptables pueden circular a 100 km/h.
Una furgoneta puede ser: furgón, vehículo mixto adaptable, derivado de turismo, turismo vivienda y furgón vivienda. Estas clasificaciones están indicadas con un código numérico en la ficha técnica. Las diferencias radican en la manera en la que estén diseñadas estas furgonetas para llevar su carga y/o personas.
Esto afecta a la periodicidad con la que debe pasar la itv; la limitación de la velocidad, el precio del impuesto de circulación, la limitación de plazas de viajeros y la obligatoriedad de colocar paneles separadores de la carga o no.
La furgoneta es más alta que un turismo, y la parte de atrás permite llevar bastante equipaje. Aunque las furgonetas cada día son más cómodas hay que tener en cuenta que la velocidad permitida es menor que en un turismo y la ITV tiene períodos más cortos para las revisiones.
Estos vehículos tienen que tener puntos de amarre para la carga y si no es así, tienen que contar con dispositivos de retención de la carga (red, rejas, barras, mampara…) tal como señala el Anexo VI del RGV.
Se está tratando de que los radares puedan distinguir este tipo de vehículo en las sanciones por velocidad y lo podrán hacer si leen la matrícula y ese dato es analizado y asignado a una furgoneta o furgón.
A estos vehículos les afectan las señales R.-106 (entrada prohibida a vehículos destinados al transporte de mercancías); R-107 (entrada prohibida a vehículos destinados al transporte de mercancías con mayor masa autorizada que la indicada) y R-406 (calzada para camiones, furgones y furgonetas).
Sería muy importante que los reglamentos de desarrollo del TRLTSV aclarasen cuando un furgón puede ser considerado un camión ya que hay señales verticales que lo hacen de modo genérico, como algunas de entrada prohibida (R-106 a R-110) donde se limitan a citar "transporte de mercancías" mientras en otras como la señal de obligación R-406 incluyen a camiones y furgones dando a entender que son diferentes.
Si tienen o no la consideración de camiones es importante porque, por ejemplo, la señal S-21 de transitabilidad en tramo o puerto de montaña impide en ciertos casos que circulen camiones, pero no dice nada de furgones, aunque en esta última señal también se olvidaron de incluir a los trenes de carretera ya que sólo nombran a los vehículos articulados.
En el Código de la Circulación de 1934 todavía se le veía como un carro y su definición era la siguiente: "carro largo de cuatro ruedas y cubierto".

[723] *Se están poniendo de moda las gastrofurgonetas (food trucks) y no se puede decir que estén concebidas y construidas para el transporte de mercancías, sino que funcionan como restaurantes sobre ruedas y debieran regularse en la normativa de tráfico. Hasta hace pocos años solamente se adaptaban como churrerías, heladerías o tiendas de recuerdos.*

[724] *El Departamento de Transportes británico considera de manera expresa que un conjunto de vehículos formado por un vehículo y una caravana, se considera un solo vehículo. Vemos que no se puede viajar dentro, aunque se vaya sentado.*

Derivado de turismo	Automóvil destinado a servicios o a transporte exclusivo de mercancías, derivado de un turismo[725] del cual conserva la carrocería y dispone únicamente de una fila de asientos[726].
Autocaravana	Vehículo construido con propósito especial, incluyendo alojamiento vivienda y conteniendo, al menos, el equipo siguiente asientos y mesa, camas o literas que puedan ser convertidos en asientos, cocina y armarios o similares. Este equipo estará rígidamente fijado al compartimento vivienda los asientos y la mesa pueden ser diseñados para ser desmontados fácilmente.
Vehículos todo terreno	Cualquier vehículo automóvil se considerará Todo Terreno si cumple las definiciones que indica la Directiva 92/53 en su anexo II punto 4.
Máquina de obras automotriz	Vehículo especial autopropulsado, de dos o más ejes, concebido y construido para efectuar trabajos de obras.
Máquina de obras remolcada	Vehículo especial concebido y construido para efectuar trabajos de obras, y que, para trasladarse y maniobrar, debe ser arrastrado o empujado por un tractor de obras o una máquina de obras automotriz.
Máquina de servicios automotriz	Vehículo especial autopropulsado, de dos o más ejes, concebido y construido para efectuar servicios determinados.
Máquina de servicios remolcada	Vehículo especial concebido y construido para efectuar servicios determinados, y que, para trasladarse y maniobrar, debe ser arrastrado o empujado por un tractor de servicios o una máquina de servicios automotriz.
Tren turístico	Vehículo especial constituido por un vehículo tractor y uno o varios remolques, concebido y construido para el transporte de personas con fines turísticos, con velocidad máxima limitada y sujeto a las limitaciones de circulación que imponga la autoridad competente en materia de tráfico.

[725] Tiene un panel fijo para separar la carga, ya que en la parte de atrás no pueden ir pasajeros. Conserva la carrocería del turismo, pero no lleva ventanas en los laterales traseros que son muchas veces aprovechados para poner logos y mensajes publicitarios.
Pueden circular a 100 km/h en autopistas y autovías, tal como indica el RD 1514/2018, de 28 de diciembre, que modifica el RGC (BOE núm. 314, de 29 de diciembre) y a 90 km/h en carreteras convencionales.

[726] Aunque el TRLTSV no define lo que es pasajero, la Orden INT/2223/2014, de 27 de octubre, por la que se regula la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico: Toda persona que, sin ser conductor, se encuentra dentro o sobre un vehículo, o es arrollada mientras está subiendo o bajando del vehículo. Los conductores que han dejado de llevar la dirección del vehículo y son arrollados mientras suben o bajan del mismo se consideran pasajeros.
Por eso esta definición no es apropiada ya que dice por una parte que estos vehículos "solo pueden transportar mercancías" y por otro que "dispone de una fila de asientos", con lo cual no podría viajar una persona en el asiento del copiloto porque sería un pasajero y no una mercancía.

QUAD-ATV[727]	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 estar limitada en función de sus características técnicas o uso. Se exceptúan de esta definición los vehículos incluidos en las categorías definidas en las Directivas europeas 92/61/CEE del Consejo, de 30 de junio de 1992, relativa a la recepción de los vehículos a motor de dos o tres ruedas, y 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.
Pick-up[728]	Vehículo[729] cuya masa máxima no es superior a 3.500 kg, en el que las plazas de asiento y la zona de carga no están situadas en un compartimento único.
Vehículo eléctrico (EV)	Vehículo propulsado al menos por uno o más motores eléctricos.

[727] *En algunos países iberoamericanos se denomina "cuadrimoto deportivo" al quad y "quadrimoto utilitario" al ATV.*

[728] *El/la pick-up o camioneta, está definido en la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo lo define como* ***vehículo cuya masa máxima no es superior a 3.500 kg, en el que las plazas de asiento y la zona de carga no están situadas en un compartimento único.***

Los vehículos tipo pick-up se caracterizan, en su gran mayoría, por tener como principal particularidad que la parte destinada a la mercancía se encuentra separada de la cabina y normalmente a cielo abierto.

Partiendo de la base de que no pueden superar los 3.500 kg de MMA, cuando las plazas de asiento y la zona de carga no estén situadas en un compartimento único y la altura total no sea superior a 2 metros, se les aplican las mismas normas de circulación que a los vehículos tipo turismo. Por ello el RGC permite que circulen a 120 km/h por autopistas o autovías y a 90 km/h por carreteras convencionales.

Sin embargo, a diferencia de los turismos, de las motocicletas y de las autocaravanas, no pueden circular a 100 km/h por las carreteras convencionales con sentidos de circulación separados físicamente, si estuviesen así señalizadas por el titular de la vía, ya que no lo permite el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, que modificó el RGC.

Aunque la Orden PCI/810/2018, de 27 de julio, por la que se modifican los anexos II, XI y XVIII del Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, señala que las pick-ups tienen la consideración de turismos a efectos de circulación y la Instrucción 17/TV-97, de 7 de junio de 2017, de la DGT también indica que a los vehículos tipo pick-up, cuya masa máxima no sea superior a 3.500 kg, en el que las plazas de asiento y la zona de carga no están situadas en un compartimento único y cuya altura total no sea superior a 2 m, les serán de aplicación las mismas normas de circulación que a los vehículos tipo turismo (uso de carriles en sentido contrario al habitual, orden de preferencia en ausencia de señalización, adelantamientos, velocidades, niveles de servicio en situaciones de vialidad invernal, uso de carriles VAO,…, la instrucción y la orden son anteriores a la modificación llevada a cabo por el Real Decreto 1514/2018, de 28 de diciembre.

El cambio de consideración de camión a turismo beneficia a los pick-up ya que los períodos para pasar la ITV se ampliaron y también pueden circular a más velocidad que los camiones.

En Iberoamérica se diferencian los pick-ups, que tienen dos asientos, de las rurales, que cuentan con dos filas de asientos.

[729] *Sorprende que no diga que es un "vehículo automóvil" y que luego lo equipare, a la hora de circular, a un turismo.*

Vehículo eléctrico de baterías (BEV)	Vehículo eléctrico que utiliza como sistemas de almacenamiento de energía de propulsión exclusivamente baterías eléctricas recargables desde una fuente de energía eléctrica exterior. No se excluye la posibilidad de incluir, además, un sistema de frenado regenerativo que cargue las baterías durante las retenciones y frenadas.
Vehículo eléctrico de autonomía extendida (REEV)	Vehículo eléctrico que, reuniendo todas las condiciones de un vehículo eléctrico de baterías, incorpora además un motor de combustión interna.
Vehículo eléctrico de células de combustible (FCV)	Vehículo eléctrico que utiliza exclusivamente energía eléctrica procedente de una pila de combustible de hidrógeno embarcado.
Vehículo eléctrico híbrido de células de combustible (FCHV)	Vehículo eléctrico de células de combustible que equipa, además, baterías eléctricas recargables.
Vehículo híbrido (HV)	Vehículo equipado con un sistema de propulsión que contiene al menos dos categorías diferentes de convertidores de energía de propulsión y al menos dos categorías diferentes de sistemas de almacenamiento de energía de propulsión.
Vehículo eléctrico híbrido (HEV)	Vehículo propulsado por una combinación de motores de combustión y eléctricos.
Vehículo eléctrico híbrido enchufable (PHEV)	Vehículo eléctrico híbrido, provisto de baterías que pueden ser recargadas de una fuente de energía eléctrica exterior, que a voluntad puede ser propulsado sólo por su(s) motor(es) eléctrico(s).
Vehículo de hidrógeno (HICEV)	Vehículo propulsado por motor(es) de combustión de hidrógeno.
Vehículo de uso compartido	Vehículo destinado al alquiler sin conductor dedicado a su uso concatenado e intensivo por un número indeterminado de usuarios dentro de una zona de servicio delimitada. Estará disponible, en cualquier momento, para ser utilizado mediante el empleo de aplicaciones móviles. No se considerarán incluidos en esta definición aquellos vehículos destinados al alquiler sin conductor que no se dediquen exclusivamente a esa modalidad de alquiler.

Definiciones que figuran en el Anexo II. B), que se ocupa de la clasificación de los vehículos por criterios de construcción, del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos y que no están contenidas en el TRLTSV.

05. Motocarro	Vehículo de tres ruedas dotado de caja o plataforma para el transporte de cosas.
06. Automóvil de tres ruedas[730]	Vehículo de tres ruedas y cuatriciclos.
11. Autobús o autocar MMA ≤3.500 kg.	Automóvil concebido y construido para el transporte de más de 9 personas incluido el conductor, cuya masa máxima autoriza no exceda de 3.500 kg.
12. Autobús o autocar MMA > 3.500 kg.	Automóvil concebido y construido para el transporte de más de 9 personas incluido el conductor, cuya masa máxima autoriza excede de 3.500 kg.
14. Autobús o autocar mixto	El concebido y construido para transportar personas y mercancías simultánea y separadamente.
15. Trolebús[731]	Automóvil destinado a transporte de personas con capacidad para 10, o más plazas, incluido el conductor, accionado por motor eléctrico con toma de corriente por trole, que circula por carriles.
15. Autobús o autocar de dos pisos	Autobús o autocar en el que los espacios destinados a los pasajeros están dispuestos, al menos parcialmente, en dos niveles superpuestos, de los cuales el superior no dispone de plazas sin asiento.
16. Pick-up	Vehículo cuya masa máxima no es superior a 3.500 kg, en el que las plazas de asiento y la zona de carga no están situadas en un compartimento único.
20. Camión MMA ≤3.500 kg.	El que posee una cabina con capacidad hasta 9 plazas, no integrada en resto de la carrocería, y cuya masa máxima autoriza no exceda de 3.500 kg.
21. Camión 3.500 kg. < MMA ≤ 12.500 kg.	El que posee una cabina con capacidad hasta 9 plazas, no integrada en resto de la carrocería, y cuya masa máxima autorizada es superior a 3.500 kg, e igual o inferior a 12.000 kg.
23. Camión MMA > 12.000 kg.	El que posee una cabina con capacidad hasta 9 plazas, no integrada en resto de la carrocería, y cuya masa máxima autoriza sea superior a 12.000 kg.
24. Furgón/furgoneta MMA ≤ 3.500 kg.	Automóvil destinado al transporte de mercancías cuya cabina está integrada en el resto de la carrocería con masa máxima autorizada igual o inferior a 3.500 kg.

[730] *El Reglamento (UE) núm. 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, no exige que sean todoterreno y las dos ruedas pueden ir delante o atrás.*

[731] *El "Codice della Strada" italiano dedica un amplio artículo, el 118, a la conducción de este tipo de vehículos. Los conductores tienen que superar un examen de idoneidad.*

25. Furgón 3.500 kg. < MMA ≤ 12.000 kg.	Camión en el que la cabina está integrada en el resto de la carrocería, con masa máxima autorizada superior a 3.500 kg, e igual o inferior a 12.000 kg.
26. Furgón MMA > 12.000 kg.	Camión en el que la cabina está integrada en el resto de la carrocería, y cuya masa máxima autorizada sea superior a 12.000 kg.
30. Derivado de turismo	Vehículo automóvil destinado a servicios o a transporte exclusivo de mercancías, derivado de un turismo del cual conserva la carrocería y dispone únicamente de una fila de asientos.
31. Vehículo mixto adaptable	Automóvil especialmente dispuesto para el transporte, simultáneo o no, de mercancías y personas hasta un máximo de 9 incluido el conductor, y en el que se puede sustituir eventualmente la carga, parcial o totalmente, por personas mediante la adición de asientos.
32. Auto-caravana MMA ≤ 3.500 kg.	Vehículo construido con propósito especial, incluyendo alojamiento vivienda y conteniendo, al menos, el equipo siguiente: asientos y mesa, camas o literas que puedan ser convertidos en asientos, cocina y armarios o similares. Este equipo estará rígidamente fijado al compartimento vivienda: los asientos y la mesa pueden ser diseñados para ser desmontados fácilmente.
33. Auto-caravana MMA > 3.500 kg.	Vehículo construido con propósito especial, incluyendo alojamiento vivienda y conteniendo, al menos, el equipo siguiente: asientos y mesa, camas o literas que puedan ser convertidos en asientos, cocina y armarios o similares. Este equipo estará rígidamente fijado al compartimento vivienda: los asientos y la mesa pueden ser diseñados para ser desmontados fácilmente.
40. Remolque y semirremolque ligero MMA ≤ 750 kg.	Aquellos cuya masa máxima autorizada no exceda de 750 kg. A efectos de esta clasificación se excluyen los agrícolas.
41. Remolque y semirremolque 750 kg. < MMA ≤ 3.500 kg.	Aquellos cuya masa máxima autorizada sea superior a 750 kg, e igual o inferior a 3.500 kg. A efectos de esta clasificación se excluyen los agrícolas.
42. Remolque y semirremolque 3.500 kg. < MMA ≤ 10.000 kg.	Aquellos cuya masa máxima autorizada sea superior a 3.500 kg, e igual o inferior a 10.000 kg. A efectos de esta clasificación se excluyen los agrícolas.
43. Remolque y semirremolque MMA > 10.000 kg.	Aquellos cuya masa máxima autorizada exceda de 10.000 kg. A efectos de esta clasificación se excluyen los agrícolas.
61. Máquina de obras automotriz	Vehículo especial autopropulsado, de dos o más ejes, concebido y construido para efectuar trabajos de obras.
62. Máquina de obras remolcada	Vehículo especial concebido y construido para efectuar trabajos de obras, y que, para trasladarse y maniobrar, debe ser arrastrado o empujado por un tractor o máquina automotriz.

64. Máquina de servicios automotriz	Vehículo especial autopropulsado de dos o más ejes, concebido y construido para efectuar servicios determinados.
65. Máquina de servicios remolcada	Vehículo especial, concebido y construido para efectuar servicios determinados, y que, para trasladarse y maniobrar, debe ser arrastrado o empujado por un tractor o máquina automotriz.
70. Militares	

Definiciones que figuran en el Anexo II.C), que se ocupa de la clasificación de los vehículos por criterios de utilización, del Reglamento General de Vehículos y que no están contenidas en el TRLTSV.

00 Sin especificar	(Instrucción: se aplicará esta clave cuando el elemento a clasificar no esté encuadrado en ninguna de las clasificaciones siguientes).
01 Personas de movilidad reducida	Vehículo construido o modificado para la conducción por una persona con algún defecto o incapacidad físicos.
02 Familiar	Versión de un tipo de turismo en el que se ha aumentado el volumen destinado al equipaje con el fin de aumentar su capacidad o colocar una tercera fila de asientos.
03 Escolar	Vehículo destinado exclusivamente para el transporte de escolares.
04 Escolar no exclusivo	Vehículo para el transporte escolar, aunque no con exclusividad.
05 Escuela de conductores	Automóvil destinado a las prácticas de conducción.
06 Urbano	Vehículo concebido y equipado para transporte urbano y suburbano; los vehículos de esta clase tienen asientos y plazas destinadas para viajeros de a pie y están acondicionados para permitir los desplazamientos de los viajeros en razón de sus frecuentes paradas.
07 Corto recorrido	Vehículo concebido y equipado para transporte interurbano; estos vehículos no disponen de plazas destinadas especialmente para viajeros de a pie, pero pueden transportar este tipo de viajeros en cortos recorridos en el pasillo de circulación.
08 Largo recorrido	Vehículo concebido y equipado para viajes a gran distancia; estos vehículos están acondicionados en forma que se asegura la comodidad de los viajeros sentados, y no transportan viajeros de pie.
09 Derivado de camión	Versión de un camión especialmente equipado para el transporte de personas hasta, un máximo de nueve, incluido el conductor.
10 Plataforma	Vehículo destinado al transporte de mercancías sobre una superficie plana sin protecciones laterales.
11 Caja abierta	Vehículo destinado al transporte de mercancías en un receptáculo abierto por la parte superior. Los laterales podrán ser abatibles o fijos.

12 Porta-contenedores	Vehículo construido para el transporte de contenedores mediante dispositivos expresamente adecuados para la sujeción de éstos.
13 Jaula	Vehículo especialmente adaptado para el transporte de animales vivos.
14 Botellero	Vehículo especialmente adaptado para transporte de botellas o bombonas.
15 Porta-vehículos	Vehículo especialmente adaptado para transporte de otro u otros vehículos.
16 Silo	Vehículo concebido especialmente para el transporte de materias sólidas, pulverulentas o granulosas en depósito cerrado y con o sin medios auxiliares para su carga o descarga.
17 Basculante	Vehículo provisto de mecanismo que permitan llevar y/o girar la caja para realizar la descarga lateral o trasera.
18 Dumper	Camión basculante de construcción muy reforzada, de gran maniobrabilidad y apto para todo terreno.
19 Batería de recipientes	Vehículo destinado al transporte de carga en un grupo de recipientes fijos con sistema de conexión entre ellos (ver ADR).
20 Caja cerrada	Vehículo destinado al transporte de mercancías en un receptáculo totalmente cerrado.
21 Capitoné	Vehículo destinado al transporte de mercancías en un receptáculo totalmente cerrado, acolchado o adaptado especialmente en su interior.
22 Blindado	Vehículo destinado al transporte de personas y/o mercancías, de caja cerrada reforzada especialmente mediante un blindaje.
23 Isotermo	Vehículo cuya caja está construida con paredes aislantes, con inclusión de puertas, piso y techo, las cuales permiten limitar los intercambios de calor entre el interior y el exterior de la caja.
14 Refrigerante	Vehículo isotermo que, con ayuda de una fuente de frío, distinto de un equipo mecánico o de «absorción», permite bajar la temperatura en el interior de la caja y mantenerla.
15 Frigorífico	Vehículo isotermo provisto de un dispositivo de producción de frío individual o colectivo para varios vehículos de transporte (grupo mecánico de compresión, máquina de absorción, etc.) que permite bajar la temperatura en el interior de la caja y mantenerla después de manera permanente en unos valores determinados.
26 Calorífico	Vehículo isotermo provisto de un dispositivo de producción de calor que permite elevar la temperatura en el interior de la caja y mantenerla después a un valor prácticamente constante.
27 Cisterna	Vehículo destinado al transporte a granel de líquidos o de gases licuados.

28 Cisterna isoterma	Cisterna construida con paredes aislantes que permiten limitar los intercambios de calor entre el interior y el exterior.
29 Cisterna refrigerante	Cisterna isoterma que, con ayuda de una fuente de frío, distinto de un equipo mecánico o de «absorción», permite bajar la temperatura en el interior de la cisterna y mantenerla.
30 Cisterna frigorífica	Cisterna isoterma provista de un dispositivo de producción de frío individual o colectivo para varios vehículos de transporte (grupo mecánico de compresión, máquina de absorción, etc.) que permite bajar la temperatura en el interior de la cisterna y mantenerla después de manera permanente en unos valores determinados.
31 Cisterna calorífica	Cisterna isoterma provista de un dispositivo de producción de calor que permite elevar la temperatura en el interior de la cisterna y mantenerla después a un valor prácticamente constante
32 Góndola	Vehículo cuya plataforma de tiene una altura muy reducida.
33 Todo terreno[732]	Automóvil dotado de tracción a dos o más ejes, especialmente dispuesto para circulación en terrenos difíciles, con transporte simultáneo de personas y mercancías, pudiéndose sustituir la carga, eventualmente, parcial o totalmente, por personas, mediante la adición de asientos, especialmente diseñados para tal fin.
40 Taxi[733]	Turismo destinado al servicio público de viajeros y provisto de aparato taxímetro.
41 Alquiler	Automóvil destinado al servicio público sin licencia municipal.
42 Autoturismo	Turismo destinado al servicio público de viajeros con licencia municipal, excluido el taxi.
43 Ambulancia	Automóvil acondicionado para el transporte idóneo de personas enfermas o accidentadas.
44 Servicio médico	Vehículo acondicionado para funciones sanitarias (análisis, radioscopia, urgencias, etc.)
45 Funerario	Vehículo especialmente acondicionado para el transporte de cadáveres.
46 Bomberos	Vehículo destinado al Servicio de los Cuerpos de Bomberos.
47 RTV	Vehículo especialmente acondicionado para emisoras de radio y/o televisión.
48 Vivienda	Vehículo acondicionado para ser utilizado como vivienda.

[732] Es un vehículo adaptado para circular por terrenos abruptos. Lo consigue gracias a la tracción total, caja de cambios específica con reductora, suspensión elevada, bajos reforzados, ruedas de perfil más alto con menor presión de inflado, un ángulo de ataque mayor para poder abordar desniveles y ayudas electrónicas como control de descenso de colinas. Todo esto son características típicas, aunque no vienen de serie en todos los todoterreno.

[733] El RGV al ocuparse de la señal V-17, indicador de "libre", prefiere utilizar el término "autotaxi".

49 Taller o laboratorio	Vehículo acondicionado para el transporte de herramientas y piezas de recambio que permiten efectuar reparaciones.
50 Biblioteca	Vehículo adaptado y acondicionado de forma permanente para la lectura y exposición de libros.
51 Tienda	Vehículo especialmente adaptado y acondicionado de forma permanente para la venta de artículos.
52 Exposición u oficinas	Vehículo especialmente adaptado y acondicionado de forma permanente para su uso como exposición u oficinas.
53 Grúa de arrastre[734]	Automóvil provisto de dispositivos que permiten, elevándolo parcialmente, el arrastre de otro vehículo.
54 Grúa de elevación	Vehículo provisto de dispositivos que permiten elevar cargas, pero no transportarlas. (No incluye los vehículos con dispositivos de autocarga).
55 Basurero	Vehículo especialmente construido para el transporte y tratamiento de desechos urbanos.
56 Hormigonera	Vehículo especialmente construido para el transporte de los elementos constitutivos del hormigón, pudiendo efectuar su mezcla durante el transporte.
58 Vehículo para ferias	Vehículos adaptados para la maquinaria de circo o ferias recreativas ambulantes
59 Estación transformadora móvil	Vehículo dotado con los elementos necesarios para la producción de energía eléctrica.
60 Extractor de fangos	Vehículo dotado de una bomba de absorción para la limpieza de pozos negros y alcantarillas.
61 Autobomba	Vehículo equipado con una autobomba de presión para movimiento de materiales fluidificados.
62 Grupo electrógeno	Vehículo dotado con los elementos necesarios para la producción de energía eléctrica.
63 Compresor	Vehículo destinado a producir aire comprimido y transmitirlo a diversas herramientas o a locales con ambiente enrarecido.
64 Carretilla transportadora elevadora	Vehículo provisto de pequeña grúa u horquilla-plataforma para transportar o elevar pequ63eñas cargas en recorridos generalmente cortos.
65 Barredora	Vehículo para barrer carreteras y calles de poblaciones.
66 Bomba de hormigonar	Vehículo autobomba especialmente diseñado para movimiento de hormigón fluido.

[734] *Canarias cuenta con una amplia legislación sobre este tipo de vehículos.*

67 Perforadora	Vehículo destinado a realizar perforaciones profundas en la tierra.
68 Excavadora	Vehículo especialmente diseñado para la excavación o desmonte del terreno, mediante cuchara de ataque frontal, acoplada a superestructura giratoria en plano horizontal.
69 Retro-excavadora	Vehículo especialmente diseñado para la excavación o desmonte del terreno, mediante cuchara de ataque hacia la máquina, acoplada a superestructura giratoria en plano horizontal.
70 Cargadora	Vehículo especialmente diseñado para el desmonte del terreno y para la recogida de materiales sueltos, mediante cuchara de ataque frontal, acoplada a superestructura no giratoria en plano horizontal.
71 Cargadora retro-excavadora	Vehículo provisto de cuchara cargadora en su parte delantera y de otra retroexcavadora en su parte posterior.
72 Traílla	Vehículo que arranca, recoge, traslada y extiende tierras. Si es autopropulsado, es mototraílla.
73 Niveladora	Vehículo que se utiliza para configurar toda clase de perfiles y extender el material arrancado o depositado. Si es autopropulsado, es motoniveladora.
74 Compactador vibratorio	Vehículo especialmente diseñado para la compactación de suelos y materiales mediante su peso y vibración.
75 Compactador estático	Vehículo especialmente diseñado para la compactación de suelos y materiales exclusivamente mediante su peso.
76 Riego asfáltico	Vehículo destinado a esparcir y extender sobre los diversos pavimentos betún asfáltico fluidificado.
77 Pintabandas	Vehículo usado para realizar líneas de señalizaciones y prescripciones en el suelo.
78 Quitanieves	Vehículo de motor destinado exclusivamente a retirar la nieve de las calzadas y caminos.

Otras definiciones que figuran en el Anexo II.D), que se ocupa del servicio al que se destinan los vehículos, del Reglamento General de Vehículos.

A. Servicio público: El vehículo se adscribe a una actividad para cuyo ejercicio su titular necesita de autorización de la Administración.
B. Servicio particular: El vehículo se adscribe a una actividad privada de su titular.
01. Alquiler sin conductor: vehículo destinado a ser arrendado sin conductor.

02. Alquiler con conductor (autoturismo): vehículo destinado al transporte de personas y equipajes con conductor.
03. Aprendizaje de la conducción: vehículo destinado al ejercicio de la enseñanza de la conducción y la realización de pruebas de aptitud para la obtención de permisos y licencias de conducción
04. Taxi: vehículo adscrito al servicio público de viajeros en vehículo turismo.
05. Auxilio en carretera: vehículo destinado primordialmente al rescate y transporte de vehículos accidentados o averiados. Sólo tendrán esta consideración aquellos vehículos cuya capacidad permita que simultáneamente se puedan transportar hasta un máximo de dos vehículos en plataforma, y otro mediante un dispositivo de arrastre, y cuenten con el correspondiente utillaje.[735]
06. Agrícola: vehículo destinado a realizar labores agrícolas.
06. Agrícola: vehículo destinado a realizar labores agrícolas.
07. Ambulancia: vehículo destinado a realizar transporte de personas enfermas o accidentadas.
08. Funerario: vehículo destinado a realizar transporte de cadáveres.
09. Obras: vehículo destinado a la realización de tareas en trabajos de construcción.
10. Mercancías peligrosas: vehículo destinado al transporte de materias peligrosas, aunque no se realice con carácter exclusivo.
11. Basurero: vehículo destinado al transporte de residuos.
12. Transporte escolar: vehículo destinado al transporte escolar y de menores, aunque no se realice con carácter exclusivo.
13. Policía: vehículo destinado a los servicios de policía, que se presten por las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad.
14. Bomberos: vehículo destinado a ser utilizado por los bomberos para la extinción de incendios.

[735] *No hay ninguna norma que prohíba el traslado de personas a bordo de un vehículo grúa que transporte un vehículo averiado, siempre que el vehículo cuente con una autorización de transporte de mercancías, las personas que se trasladen guarden relación con el vehículo averiado y viajen hasta donde se deposite. No se les puede cobrar nada por el traslado y la ocupación del vehículo no debe rebasar lo dispuesto en el permiso de circulación y en la tarjeta ITV.*

15. Protección civil y salvamento: vehículo destinado a realizar servicios de protección civil y salvamento.
16. Defensa: vehículo adscrito al Ministerio de Defensa.
17. Vivienda: vehículo acondicionado para ser utilizado como vivienda.
18. Actividad económica: automóvil con al menos cuatro ruedas, destinado al transporte de mercancías, cuya masa máxima autorizada es igual o inferior a 3.500 kg, que está afectado significativamente a una actividad económica de acuerdo con la normativa tributaria.
19. Recreativo: vehículo destinado específicamente al ocio.
20. Mercancías perecederas: vehículo destinado al transporte terrestre de productos alimentarios a temperatura regulada, aunque no se realice con carácter exclusivo.
21. Vehículo para ferias: vehículo adaptado para la maquinaria de circo o ferias recreativas ambulantes.

Definiciones que figuran en el Anexo II.E) del Reglamento General de Vehículos, que se refieren a la clasificación de los vehículos por su potencial contaminante.

a) Vehículos 0 emisiones: **Vehículos L, M1, N1, M2, M3, N2 y N3 clasificados en el Registro de Vehículos como vehículos eléctricos de batería (BEV), vehículo eléctrico de autonomía extendida (REEV), vehículo de hidrógeno (HICEV), vehículo eléctrico híbrido enchufable (PHEV) con una autonomía mínima de 40 kilómetros (ciclo NEDC) o vehículos de pila de combustible.**
b) Vehículos ECO: **Vehículos M1 y N1, clasificados en el Registro de Vehículos como vehículos híbridos enchufables con autonomía <40km (ciclo NEDC), vehículos híbridos no enchufables (HEV), vehículos propulsados por gas natural, vehículos propulsados por gas natural comprimido (GNC), o gas licuado del petróleo (GLP). En todo caso, deberán cumplir los criterios de la clasificación C.** **Vehículos M2, M3, N2 y N3 clasificados en el Registro de Vehículos como híbridos enchufables con autonomía <40km, híbridos no enchufables (HEV), propulsados por gas natural comprimido (GNC), gas natural licuado (GNL) o gas licuado del petróleo (GLP). En todo caso, deberán cumplir los criterios de la clasificación C.** **Vehículos L clasificados en el Registro de Vehículos como vehículos híbridos enchufables con autonomía <40km (ciclo NEDC) y vehículos híbridos no enchufables (HEV).**

c) Vehículos C: **Vehículos M1 y N1 clasificados en el Registro de Vehículos como gasolina Euro 4/IV, 5/V o 6/VI o diésel Euro 6/VI.** **Vehículos M2, M3, N2 y N3 clasificados en el Registro de Vehículos como gasolina Euro VI/6 o diésel Euro VI/6.** **Vehículos L clasificados en el Registro de Vehículos como Euro 4 y Euro 3.**
d) Vehículos B: **Vehículos M1 y N1 clasificados en el Registro de Vehículos como gasolina Euro 3/III o diésel Euro 4/IV o 5/V.** **Vehículos M2, M3, N2 y N3 clasificados en el Registro de Vehículos como gasolina Euro IV/4 o V/5 o diésel Euro IV/4 o V/5.** **Vehículos L clasificados en el Registro de Vehículos como Euro 2.**
e) Vehículos A: **Todo vehículo a motor que por su clasificación en el Registro de Vehículos no cumple las condiciones o requisitos para la obtención de la clasificación 0 emisiones, ECO, C o B.»**

Definiciones que figuran en el Anexo VI, que se ocupa de los dispositivos de retención y aseguramiento de la carga, del RGV y que no están contenidas en el TRLTSV.

Anclajes para dispositivos de amarre o simplemente, puntos de amarre: son aquellos puntos de fijación en el vehículo (por ejemplo: anillas, ganchos, refuerzos roscados, etc.) que sirven para la fijación de dispositivos de amarre.
Dispositivo de amarre: son aquellos dispositivos que permiten asegurar la carga en el vehículo (cintas, cables, etc.) y que su instalación dependerá del tipo de carga que manipule el usuario.
Preinstalación o anclajes o fijaciones para los dispositivos de retención: son aquellos puntos de fijación en el vehículo (refuerzos roscados, anillas, ganchos, remaches, etc.) que sirven para la fijación de los dispositivos de retención.
Dispositivo de retención: es aquel dispositivo (por ejemplo: red, reja, barras) que está situado detrás de los asientos que limitan directamente con el plano de carga y que separa total o parcialmente la zona de pasajeros del espacio de carga para proteger a los pasajeros de un desplazamiento eventual de la carga. El asiento asumirá parcialmente la función de retención cuando el dispositivo de retención asegure únicamente la zona situada por encima del mismo.

Definiciones que figuran en el Anexo VIII, que se ocupa de los dispositivos de frenado del RGV y que no están contenidas en el TRLTSV.

Dispositivo de frenado: el conjunto de los órganos que tienen por función disminuir o anular progresivamente la velocidad del vehículo en marcha, o mantenerlo inmóvil si ya se encuentra detenido. El dispositivo se compone del mando, la transmisión y el freno propiamente dicho.
Frenado de servicio: debe permitir controlar el movimiento del vehículo y detenerlo de una forma segura, rápida y eficaz, cualesquiera que sean las condiciones de velocidad y de carga y para cualquier pendiente ascendente o descendente en la que el vehículo se encuentre. Su acción debe ser moderable.
Frenado de socorro: el frenado de socorro debe permitir detener el vehículo en una distancia razonable en caso de fallo del freno de servicio. Su acción debe ser moderable.
Frenado de estacionamiento: el frenado de estacionamiento debe permitir mantener el vehículo inmóvil en una pendiente ascendente o descendente, incluso en ausencia del conductor, quedando mantenidos entonces los elementos activos en posición de aprieto por medio de un dispositivo de acción puramente mecánica.
Frenado continuo: el frenado sobre los conjuntos de vehículos obtenido por medio de una instalación con las siguientes características: Órgano de mando único que el conductor, encontrándose en su asiento de conducción, acciona progresivamente con una sola maniobra. La energía utilizada para el frenado de los vehículos que constituyen el conjunto está proporcionada por la misma fuente de energía (que puede ser la fuerza muscular del conductor). La instalación de frenado asegura, de forma simultánea o convenientemente desfasada, el frenado de cada uno de los vehículos que constituyen el conjunto, cualquiera que sea su posición relativa.
Frenado semicontinuo: el frenado sobre los conjuntos de vehículos obtenido por medio de una instalación que tenga las siguientes características: Órgano de mando único que el conductor, encontrándose en su asiento de conducción, acciona progresivamente con una sola maniobra. La energía utilizada para el frenado de los vehículos que constituyen el conjunto está proporcionada por dos fuentes de energía independientes (pudiendo ser una de ellas la fuerza muscular del conductor). La instalación de frenado asegura, de forma simultánea o convenientemente desfasada, el frenado de cada uno de los vehículos que constituyen el conjunto, cualquiera que sea su posición relativa.
Frenado automático: el frenado del o los remolques que actúa automáticamente en caso de una separación de los elementos del conjunto de vehículos acoplados, comprendido el caso de una ruptura del enganche, sin que se anule la eficacia de frenado del resto del conjunto.
Frenado por inercia: el frenado realizado utilizando las fuerzas que provoca el acercamiento del vehículo remolcado al tractor.

Frenado graduable: un frenado durante el cual, en el interior del campo de funcionamiento normal del dispositivo, tanto mientras sea la aplicación o durante la desaplicación de los frenos.

Definiciones que figuran en el Anexo IX, que se ocupa de las masas y dimensiones, del Reglamento General de Vehículos.

Tara: masa del vehículo, con su equipo fijo autorizado, **sin personal de servicio,** pasajeros ni carga, y con su dotación completa de agua, combustible, lubricante, repuestos, herramientas y accesorios necesarios.

Masa en orden de marcha: se considera como masa en orden de marcha el resultado de sumar a la tara la masa estándar del conductor de 75 kg y para los autobuses y autocares, la masa del acompañante de 75 kg si lo lleva.

Masa en carga: la masa efectiva del vehículo y de su carga, incluida la masa del personal de servicio y de los pasajeros.

Masa por eje: la que gravita sobre el suelo, transmitida por la totalidad de las ruedas acopladas a ese eje.

Dimensiones máximas autorizadas: las dimensiones máximas para la utilización de un vehículo establecidas en este anexo. Todas las dimensiones máximas autorizadas que se especifican en este anexo se medirán con arreglo al anexo I de la Directiva 70/156/CEE, sin tolerancia positiva.

Masa máxima autorizada (MMA): la masa máxima para la utilización de un vehículo con carga en circulación por las vías públicas.

Masa máxima técnicamente admisible: la masa máxima del vehículo basada en su construcción y especificada por el fabricante.

Masa máxima autorizada por eje: la masa máxima de un eje o grupo de ejes con carga para utilización en circulación por las vías públicas.

Masa máxima por eje técnicamente admisible: la masa máxima por eje basada en su construcción y especificada por el fabricante.

Masa remolcable máxima autorizada: masa autorizada máxima de un remolque o semirremolque destinado a ser enganchado al vehículo de motor y hasta la cual puede matricularse o ponerse en servicio el vehículo. En el caso de un remolque de eje central o semirremolque, la masa remolcable máxima autorizada será la masa real máxima del remolque menos su carga real vertical sobre el punto de acoplamiento, es decir, la masa correspondiente a la carga soportada por los ejes del remolque.

Masa remolcable máxima técnicamente admisible: la masa remolcable máxima basada en su construcción y especificada por el fabricante.

Masa máxima técnicamente admisible del conjunto: suma de las masas del vehículo de motor cargado y del remolque arrastrado cargado, basadas en la construcción del vehículo de motor y especificadas por el fabricante.

Masa máxima autorizada del conjunto: suma de las masas del vehículo de motor cargado y del remolque arrastrado cargado para su utilización por las vías públicas.

Carga vertical máxima técnicamente admisible sobre el acoplamiento: carga máxima sobre el acoplamiento establecida en la concepción del vehículo motor y/o del acoplamiento y especificada por el fabricante.

Carga indivisible: la carga que, para su transporte por carretera, no puede dividirse en dos o más cargas sin coste o riesgo innecesario de daños y que, debido a sus dimensiones o masa, no puede ser transportada por un vehículo de motor, remolque, tren de carretera o vehículo articulado que se ajuste en todos los sentidos a las disposiciones del presente Reglamento.

Se considera también carga indivisible la constituida por varios elementos de la misma naturaleza y destinados al mismo fin, con dimensiones idénticas o diferentes, de los que una o dos de las dimensiones del mayor elemento del conjunto exceden las dimensiones máximas establecidas en la respectiva reglamentación.

Suspensión neumática: una suspensión se considera neumática si al menos el 75% del efecto elástico se debe a un dispositivo neumático.

Suspensión equivalente o suspensión neumática reconocida: sistema de suspensión para eje(s) motor no dirigido(s) que cumple los requisitos establecidos en la reglamentación vigente recogida en el anexo I.

Dispositivo de elevación del eje: dispositivo permanente montado en un vehículo con objeto de reducir o incrementar la carga sobre el(los) eje(s) según las condiciones de carga del vehículo: 1. bien levantando completamente las ruedas del suelo/bajándolas del suelo, 2. o bien sin levantar las ruedas del suelo (por ejemplo, en el caso de sistemas de suspensión neumática u otros sistemas), con objeto de reducir el desgaste de los neumáticos cuando el vehículo no esté completamente cargado, o para facilitar el arranque (inicio de la marcha) sobre terreno resbaladizo a los vehículos de motor o conjuntos de vehículos, incrementando la carga sobre el eje motor.

Eje retráctil: eje que pueda elevarse o bajarse mediante el dispositivo de elevación del eje, tal como se menciona en el número 1 del apartado 1.18.

Eje descargable: eje sobre el cual puede variarse la carga sin que el eje esté levantado, mediante el dispositivo de elevación del eje, tal como se menciona en el número 2 del apartado 1.18.

Grupo de ejes: los ejes que forman parte de un bogie. En el caso de dos ejes, el grupo se denominará tándem, y tándem triaxial en caso de tres ejes. Convencionalmente, se considerará que un solo eje es un grupo de un eje.

Tonelada: masa correspondiente a 1.000 kg.

Combustibles alternativos: los combustibles o fuentes de energía que sirven, al menos en parte, de sustituto a las fuentes de energía fósil para los transportes y que pueden contribuir a la descarbonización de estos últimos y a mejorar el comportamiento medioambiental del sector del transporte.

Consisten en:

a) La electricidad consumida en todos los tipos de vehículos eléctricos,

b) el hidrógeno,

c) los biocarburantes, tal y como se definen en el artículo 2, punto 2, del Real Decreto 1597/2011, de 4 de noviembre, por el que se regulan los criterios de sostenibilidad de los biocarburantes y biolíquidos, el Sistema Nacional de Verificación de la Sostenibilidad y el doble valor de algunos biocarburantes a efectos de su cómputo,

d) los combustibles sintéticos y parafínicos,

e) el gas natural, incluido el biometano, en forma gaseosa (gas natural comprimido-GNC) y en forma licuada (gas natural licuado-GNL),

f) el gas licuado del petróleo (GLP),

g) la energía mecánica procedente de almacenamiento a bordo/de fuentes a bordo, incluido el calor residual. 1.25

Vehículo de combustible alternativo: un vehículo de motor alimentado total o parcialmente por un combustible alternativo y que ha sido debidamente homologado.

Operación de transporte intermodal: Tendrán esta consideración:

a) las operaciones de transporte combinado definidas en el artículo 1 de la Orden de 30 de septiembre de 1993, por la que se establecen normas especiales para determinados transportes combinados de mercancías entre Estados miembros de la CEE, destinadas al transporte de uno o varios contenedores o cajas móviles, con una longitud máxima total de hasta 45 pies, o

b) Las operaciones de transporte destinadas al transporte de uno o varios contenedores o cajas móviles, con una longitud máxima total de hasta 45 pies, que recurran al transporte por la vía navegable o un recorrido marítimo, siempre que el tramo por carretera inicial o final no exceda de 150 km en el territorio de la Unión. Se podrá superar la distancia indicada de 150 km con objeto de alcanzar la terminal de transporte adecuada más cercana para el servicio previsto, en el caso de vehículos articulados de 5 o 6 ejes, formados por un vehículo motor de 2 ejes y con semirremolque de 3 ejes, o por un vehículo motor de 3 ejes y semirremolque de 2 o 3 ejes. Para las operaciones de transporte intermodal, la terminal de transporte adecuada más cercana que preste un servicio podrá estar situada en un Estado miembro distinto del Estado miembro en el que el cargamento haya sido cargado o descargado.»

Definiciones que figuran en el Anexo X, que se ocupa de los dispositivos de alumbrado y señalización óptica, del Reglamento General de Vehículos y que no están contenidas en el TRLTSV.

Dispositivo: el elemento o conjunto de elementos que desempeñan una o varias funciones.
Luz de posición lateral: la luz utilizada para indicar la presencia de un vehículo cuando se le ve de lado.
Luz de la placa posterior de matrícula: el dispositivo utilizado para iluminar el lugar en el que se colocará la placa posterior de matrícula; podrá consistir en diferentes elementos ópticos.
Luz de trabajo: dispositivo destinado a alumbrar un lugar de trabajo o un proceso de trabajo.
Luz de alumbrado interior: la destinada a la iluminación del habitáculo del vehículo en forma tal que no produzca deslumbramiento ni moleste indebidamente a los demás usuarios de la vía.

Definiciones que se encuentran en el artículo 144 del Reglamento General de Circulación, que se ocupa de las señales circunstanciales y de balizamiento, y que no figuran en el TRLTSV.

a) Dispositivos de barrera: prohíben el paso a la parte de la vía que delimitan y son los siguientes:
1.º **Barrera fija:** prohíbe el paso a la vía o parte de ésta que delimita.
2.º **Barrera o semibarrera móviles:** prohíbe temporalmente el paso, mientras se encuentre en posición transversal a la calzada en un paso a nivel, puesto de peaje o de aduana, acceso a un establecimiento u otros.
3.º **Panel direccional provisional:** prohíbe el paso e informa, además, sobre el sentido de la circulación.
4.º **Banderitas, conos o dispositivos análogos: prohíben** el paso a través de la línea real o imaginaria que los une.
5.º **Luz roja fija:** indica que la calzada está totalmente cerrada al tránsito.
6.º **Luces amarillas fijas o intermitentes:** prohíben el paso a través de la línea imaginaria que las une.
b) Dispositivos de guía: tienen por finalidad indicar el borde de la calzada, la presencia de una curva y el sentido de circulación, los límites de obras de fábrica u otros obstáculos. Son los siguientes:
1.º **Hito de vértice:** elemento de balizamiento en forma semicilíndrica en su cara frontal, provisto de triángulos simétricamente opuestos, de material retrorreflectante, que indica el punto en el que se separan dos corrientes de tráfico.

2.º **Hito de arista:** elemento cuya finalidad primordial es balizar los bordes de las carreteras principalmente durante las horas nocturnas o de baja visibilidad.
3.º **Paneles direccionales permanentes:** dispositivos de balizamiento implantados con vistas a guiar y señalar a los usuarios un peligro puntual, mediante el cual se informa sobre el sentido de circulación.
4.º **Captafaros horizontales (ojos de gato).**
5.º **Captafaros de barrera.**
6.º **Balizas planas:** indican el borde de la calzada, los límites de obras de fábrica u otros obstáculos en la vía.
7.º **Balizas cilíndricas:** refuerzan cualquier medida de seguridad, y no puede franquearse la línea, imaginaria o no, que las une.
8.º **Barreras laterales: rígidas, semirrígidas y desplazables.** Indican el borde de la plataforma y protegen frente a salidas de la vía.

Conceptos básicos que figuran en el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos (BOE núm. 22, de 26 de enero de 1999).

a) Homologación de tipo CE: el acto por el cual un Estado miembro de la Unión Europea hace constar que un tipo de vehículo se ajusta a las prescripciones técnicas establecidas en las Directivas específicas y ha pasado los controles y comprobaciones previstos en los correspondientes certificados de homologación de tipo CE.
b) Homologación nacional de tipo: el acto por el cual la Administración General del Estado español hace constar que un vehículo satisface las prescripciones técnicas establecidas en la legislación vigente y reflejadas en la ficha de características, definidas para cada categoría de vehículos.
c) Homologación parcial: el acto mediante el cual la Administración General del Estado español o las Administraciones de otros Estados hacen constar que determinados sistemas, componentes o unidades técnicas de los vehículos, o relacionados con ellos, satisfacen las prescripciones técnicas establecidas en las correspondientes Directivas comunitarias o Reglamentos derivados del Acuerdo de Naciones Unidas relativo al reconocimiento recíproco de homologación de vehículos, sus partes y piezas, y en los Reglamentos técnicos de ámbito nacional. Esta misma denominación es, asimismo, aplicable a la comprobación del vehículo en lo que se refiere a aspectos parciales de su comportamiento.
d) Sistema: cualquier conjunto de elementos o de componentes del vehículo que está sujeto a los requisitos de alguna de las reglamentaciones particulares.
e) Componente: el dispositivo sujeto a las disposiciones de una reglamentación particular cuyo fin sea formar parte de un vehículo y que pueda ser homologado de tipo

independientemente del vehículo cuando la reglamentación particular así lo disponga expresamente.
f) Unidad técnica independiente: el dispositivo sujeto a disposiciones de reglamentaciones particulares cuyo fin sea formar parte de un vehículo y que pueda ser homologado de tipo separadamente, pero únicamente para uno o varios tipos de vehículos, siempre que así lo disponga expresamente la reglamentación particular correspondiente.
g) Tarjeta ITV[736]**:** documento que consta de:
Por el anverso: registro de las inspecciones periódicas.
Por el reverso: certificado de características del vehículo en el que se acredita que éste corresponde a un tipo homologado o que ha pasado inspección técnica unitaria.
h) Certificado de características de un ciclomotor: Documento expedido por el fabricante nacional, su representante legal en el caso de extranjeros o el órgano competente en materia de Industria de la Comunidad Autónoma en los casos previstos en la legislación vigente, en el que se hace constar las características técnicas de un ciclomotor correspondiente a un tipo homologado.
i) Certificado de conformidad CE: documento que expide el titular de la homologación de tipo de vehículo, acreditativo de que es conforme con esa homologación CE

Definiciones que figuran en el Real Decreto 750/2010, de 4 de junio, por el que se regulan los procedimientos de homologación de vehículos de motor y sus remolques, máquinas autopropulsadas o remolcadas, vehículos agrícolas, así como de sistemas, partes y piezas de dichos vehículos.

1. Homologación de tipo: el procedimiento mediante el cual un Estado miembro del Espacio Económico Europeo (EEE) certifica que un tipo de vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente cumple las correspondientes disposiciones administrativas y requisitos técnicos pertinentes.
2. Homologación de tipo CE: procedimiento mediante el cual un Estado miembro del EEE certifica que un tipo de vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente cumple las correspondientes disposiciones administrativas y requisitos técnicos de las Directivas 2002/24/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de marzo de 2002, relativa a la homologación de los vehículos de motor de dos o tres ruedas y por la que se deroga la Directiva 92/61/CEE del Consejo; 2003/37/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de mayo de 2003, relativa a la homologación de los tractores agrícolas o forestales, de sus remolques y de su maquinaria intercambiable remolcada, así como de los sistemas, componentes y unidades técnicas de dichos vehículos y por la que se deroga la Directiva 74/150/CEE y la Directiva

[736] *El Real Decreto 667/2015 de 17 de julio modificó el RGV y permite que la tarjeta de inspección técnica se pueda emitir en soporte papel o en soporte electrónico desde el 01.10.2015. También estableció que a partir del 11.11.2015 es obligatorio emitir en soporte electrónico las tarjetas ITV tipo B para vehículos de las categorías M (transporte de personas) y N (transporte de mercancías) y que a partir del 11.05.2016 está obligación se extiende a las tarjetas ITV tipo BL (vehículos completos de la categoría L).*

2007/46/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre de 2007, por la que se crea una marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos, y de los actos reglamentarios enumerados en sus anexos.

3. Homologación de tipo nacional: procedimiento de homologación de tipo establecido por la legislación nacional de un Estado miembro del EEE; quedando la validez de dicha homologación limitada al territorio de ese Estado miembro.

4. Homologación individual: procedimiento por el cual se certifica que un vehículo en particular, ya sea singular o no, cumple las disposiciones administrativas y requisitos técnicos del presente real decreto.

5. Homologación de tipo multifásica: procedimiento mediante el cual se certifica que, dependiendo del grado de acabado, un tipo de vehículo incompleto o completado cumple las correspondientes disposiciones administrativas y requisitos técnicos de este real decreto.

6. Vehículo de base: todo vehículo que se utiliza en la fase inicial de un proceso de homologación de tipo multifásico.

7. Vehículo incompleto: todo vehículo que deba pasar por lo menos por una fase más para ser completado y cumplir los requisitos técnicos pertinentes de este real decreto.

8. Vehículo completado: el vehículo, producto del procedimiento de homologación de tipo multifásico, que cumpla los requisitos técnicos de este real decreto.

9. Vehículo completo: todo vehículo que no necesita ser completado para satisfacer los requisitos técnicos pertinentes de este real decreto.

10. Actos reglamentarios: se entenderá una directiva particular, un reglamento (CE) o un reglamento CEPE/ONU anexo al Acuerdo de 20 marzo de 1958, relativo a la adopción de prescripciones técnicas uniformes para vehículos de ruedas, equipos y repuestos que puedan montarse y/o utilizarse en estos vehículos y las condiciones para el reconocimiento recíproco de las homologaciones concedidas sobre la base de estas prescripciones, o un reglamento (RTM) anexo al Acuerdo mundial de 1998, sobre el establecimiento de normas técnicas mundiales aplicables a los vehículos de ruedas y a los equipos o repuestos que puedan montarse o utilizarse en estos vehículos.

11. Requisitos alternativos: se entenderán las disposiciones administrativas o requisitos técnicos cuya finalidad sea garantizar un nivel de protección medioambiental y de seguridad vial equivalente en la máxima medida de lo posible al nivel previsto en las disposiciones del Real Decreto 2028/1986, de 6 de junio, por el que se dictan normas para la aplicación de determinadas directivas de la CEE, relativas a la homologación de tipos de vehículos automóviles, remolques y semirremolques, así como de partes y piezas de dichos vehículos.

12. Fabricante: la persona u organismo responsable ante la autoridad de homologación de todos los aspectos del proceso de homologación o de autorización, y de garantizar la conformidad de la producción. No es esencial que la persona u organismo participen

directamente en todas las fases de la fabricación de un vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente sujeta al proceso de homologación.

13. Representante del fabricante: toda persona física o jurídica establecida en la Unión Europea, debidamente designada por el fabricante para que le represente ante las autoridades competentes y para que actúe en su nombre. Cuando se hace referencia al término «fabricante» ha de entenderse que se indica tanto el fabricante como a su representante.

14. Autoridad de homologación: la autoridad con competencias en todos los aspectos de la homologación de un tipo de vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente o de la homologación individual de un vehículo, del proceso de autorización, de la emisión y, en su caso, retirada de certificados de homologación, así como para actuar como punto de contacto con las autoridades de homologación de los demás Estados miembros del EEE, para designar los servicios técnicos y garantizar que el fabricante cumple sus obligaciones sobre conformidad de la producción. De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 3 de la Ley 21/1992, de 16 de julio, de Industria, en el ámbito de las competencias de la Administración del Estado, corresponden al actual Ministerio de Industria, Turismo y Comercio las actuaciones como autoridad de homologación.

15. Servicio técnico: la organización o entidad designada por la autoridad de homologación para llevar a cabo ensayos de homologación o como entidad de evaluación de la conformidad para llevar a cabo la inspección inicial y otros ensayos o inspecciones en nombre de la autoridad de homologación, siendo posible que la propia autoridad de homologación lleve a cabo esas funciones.

16. Estación de Inspección Técnica de Vehículos (ITV): las instalaciones que tienen por objeto la ejecución material de las inspecciones técnicas que, de acuerdo con el Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, y demás normas aplicables, deban hacerse en los vehículos y sus componentes y accesorios, y que estén habilitadas por el órgano competente de la comunidad autónoma del territorio donde estén radicadas.

17. Vehículos del mismo tipo: aquellos que no presenten entre sí ninguna de las diferencias señaladas en los apéndices 1 de los anexos correspondientes de este real decreto o en las Directivas 2002/24/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de marzo, 2003/37/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de mayo, o 2007/46/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre, cuando éstas le sean de aplicación.

18. Sistema: conjunto de dispositivos combinados para llevar a cabo una o varias funciones específicas en un vehículo y que está sujeto a los requisitos de cualquier acto reglamentario.

19. Componente: el dispositivo, sujeto a los requisitos de un acto reglamentario, destinado a formar parte de un vehículo, que podrá homologarse independientemente de dicho vehículo cuando el acto reglamentario así lo disponga explícitamente.

20. Unidad técnica independiente: el dispositivo, sujeto a los requisitos de un acto reglamentario, destinado a formar parte de un vehículo y que podrá homologarse independientemente, pero solo en relación con uno o varios tipos específicos de vehículos cuando el acto reglamentario así lo disponga explícitamente.

Definiciones contenidas en el Anexo I de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras.

Acceso directo: Acceso en que la incorporación de los vehículos a, o desde, la calzada se produce sin utilizar las conexiones o enlaces de otras vías públicas con la carretera.
Arcén: Franja longitudinal afirmada, contigua a la calzada, no destinada al uso de vehículos automóviles salvo en circunstancias excepcionales.
Automóvil: Vehículo de motor que circula sin carriles y sin conexión a una fuente exterior de energía. De esta definición se excluyen los ciclomotores, los vehículos para personas con discapacidad y los tractores y demás maquinaria agrícola.
Berma: Franja longitudinal, afirmada o no, comprendida entre el borde exterior del arcén y la cuneta o arista interior de talud más próxima a la plataforma.
Calzada: Parte de la carretera destinada a la circulación de vehículos. Se compone de un cierto número de carriles.
Camino de servicio: El construido como elemento auxiliar o complementario de las actividades específicas de sus titulares. No tendrá la consideración de carretera ni es elemento funcional de ésta.
Carretera de circunvalación: La que rodea total o parcialmente una población, enlazando con las que afluyen a ella.
Carril: Franja longitudinal en que puede estar dividida la calzada, delimitada o no por marcas viales longitudinales, y con anchura suficiente para la circulación de una fila de automóviles que no sean motocicletas.
Carril adicional para circulación rápida: Carril adicional que, situado a la izquierda de los principales en carreteras de calzadas separadas o entre ellos en carreteras de calzada única, facilita a los vehículos rápidos el adelantamiento de otros vehículos que circulan a menor velocidad.
Carril adicional para circulación lenta: Carril adicional que, situado a la derecha de los principales, permite a los vehículos que circulan con menor velocidad apartarse de los carriles principales, facilitando el adelantamiento por los vehículos más rápidos.
Carril de cambio de velocidad: Carril destinado a incrementar o reducir la velocidad, desde la de los elementos de un acceso a la de la calzada principal de la carretera, o viceversa.

Carril central de espera: Carril destinado, en una intersección con giro a la izquierda, a la detención del vehículo a la espera de oportunidad para realizar esta maniobra sin obstaculizar tráfico.
Carril de trenzado: Carril constituido por la unión de un carril de aceleración y otro de deceleración consecutivo.
Enlace: Nudo viario en el que alguno de los movimientos se realiza en un plano distinto al de los demás, cruzándose al menos dos trayectorias a distinto nivel. Incluye los ramales y las vías de giro y, eventualmente, intersecciones que pueden utilizar los vehículos para pasar de una carretera a otra.
Intersección: Nudo viario en el que todos los movimientos se realizan aproximadamente en el mismo plano, y ninguna trayectoria cruza a otra a distinto nivel. Incluye los ramales, las vías de giro y, eventualmente, los viales que pueden utilizar los vehículos para pasar de una carretera a otra.
Lecho de frenado: Zona adyacente a la plataforma o divergente de la misma, en tramos de fuerte pendiente, destinada a facilitar la detención de vehículos con insuficiencias en su sistema de frenado.
Mediana: Franja longitudinal situada entre dos calzadas, no destinada a la circulación.
Nivel de servicio: Medida cualitativa, descriptiva de las condiciones de circulación de una corriente de tráfico. Generalmente se describe en función de ciertos factores como la velocidad, el tiempo de recorrido, la libertad de maniobra, las interrupciones de tráfico, la comodidad y conveniencia, y la seguridad.
Nudo viario (abreviadamente nudo): Zona en la que concurren dos o más vías, pudiéndose pasar al menos de una a otra. Se clasifican en intersecciones y enlaces.
Plataforma: Zona de la carretera destinada al uso de los vehículos, formada por la calzada, la mediana, los arcenes y las bermas afirmadas.
Ramal: En un enlace, vía que conecta dos carreteras para permitir pasar de una a otra.
Terraplén: Parte de la explanación situada sobre el terreno original.
Tramo: Cualquier porción de una carretera comprendida entre dos secciones transversales cualesquiera.
Variante de población: Obra en una carretera que afecta a su trazado y como consecuencia de la cual se evita o sustituye el tránsito por un lugar poblado.
Variante de trazado: Obra en una carretera que cambia su trazado en planta o alzado.
Vía de giro: En una intersección, tramo de calzada que sirve para que circulen los vehículos que pasan de una carretera a otra o realizan un cambio de sentido.

Vía colectora-distribuidora: Calzada con sentido único de circulación, sensiblemente paralela al tronco de una carretera y contigua a él, aunque separada físicamente, cuyo objeto es independizar de dicho tronco las zonas de conflicto que se originan entre conexiones consecutivas muy próximas. En ningún caso sirve a las propiedades o edificios colindantes. Por sus características, la vía colectora-distribuidora es un elemento funcional de la carretera, si bien a efectos de su diseño y explotación tendrá la consideración de carretera.
Vía de servicio: Vía sensiblemente paralela a una carretera, respecto de la cual tiene carácter secundario, conectada a ella solamente en algunos puntos, y que sirve a las propiedades o edificios contiguos. Puede tener uno o dos sentidos de circulación.
Vía urbana: Cualquiera de las que componen la red interior de comunicaciones de una población, excepto las travesías que no hayan sido sustituidas por una variante de población.

echoOrden IET/1624/2012, de 16 de julio, por la que se regula la homologación de placas de matrícula para vehículos de motor y remolques

A los efectos de esta orden se entenderá por:

a) Placa de matrícula: Dispositivo sujeto a los requisitos del anexo I de esta orden destinada a ser instalada en los vehículos.
b) Fabricante: La persona u organismo responsable de la fabricación y manipulación de la placa de matrícula, con su red de manipuladores y será a todos los efectos el responsable ante la autoridad de homologación, y responde de garantizar la conformidad de producción del producto final totalmente elaborado.
c) Representante del fabricante: Toda persona física o jurídica establecida en la Unión Europea, debidamente designada por el fabricante para que le represente ante las autoridades competentes y para que actúe en su nombre.
d) Autoridad de homologación: La Administración con competencias en todos los aspectos de la homologación de tipo de la placa de matrícula, del proceso de autorización, de la emisión y, en su caso, retirada de certificados de homologación, así como para actuar como punto de contacto con las autoridades de homologación de los Estados que son parte contratante del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo (en adelante, países del EEE), para designar los servicios técnicos y garantizar que el fabricante cumple sus obligaciones sobre la conformidad de producción. En la AGE, la competencia para ejercer las funciones propias de autoridad de homologación corresponde a la Dirección General de Industria y de la Pequeña y Mediana Empresa del Ministerio de Industria, Energía y Turismo, sin perjuicio de las delegaciones vigentes en esta materia.
e) Servicio Técnico: La organización o entidad designada por la autoridad de homologación para llevar a cabo ensayos de homologación u otros ensayos en nombre de la autoridad de homologación.

f) Servicio Técnico de conformidad de la producción: La organización o entidad designada por la autoridad de homologación para llevar a cabo la evaluación de la conformidad, la inspección inicial y cuantas inspecciones sean necesarias, siendo posible que la propia autoridad de homologación lleve a cabo esas funciones.
g) Manipulador: El industrial, persona física o jurídica que, debidamente autorizado por el fabricante, forma parte de su red fabricación y realiza la operación de grabado de las letras, números y demás signos que constituyen la matrícula del vehículo.

Definiciones que se encuentran en el artículo 3 del Real Decreto 97/2014, de 14 de febrero, por el que se regulan las operaciones de transporte de mercancías peligrosas por carretera en territorio español, y que no figuran en el TRLTSV.

Mercancías peligrosas: Aquellas materias y objetos cuyo transporte por carretera está prohibido o autorizado exclusivamente bajo las condiciones establecidas en el ADR o en otras disposiciones específicas.
Transporte: El realizado en vehículos automóviles, que circulen sin camino de rodadura fijo, por toda clase de vías terrestres urbanas o interurbanas, de carácter público, y asimismo de carácter privado, cuando el transporte que en los mismos se realice sea público. Están consideradas como operaciones de transporte las actividades de carga, descarga de las mercancías en los vehículos y la transferencia entre modos de transporte, así como las paradas y estacionamientos que se realicen por las circunstancias del transporte.
Expedidor: La persona física o jurídica por cuya orden y cuenta se realiza el envío de la mercancía peligrosa, para el cual se realiza el transporte, figurando como tal en la carta de porte.
Transportista: La persona física o jurídica que asume la obligación de realizar el transporte, contando a tal fin con su propia organización empresarial.
Cargador-descargador: La persona física o jurídica que efectúa o bajo cuya responsabilidad se realizan las operaciones de carga y descarga de la mercancía.
Vehículo: Medio de transporte dotado de motor, destinado a ser utilizado en carretera, esté completo o incompleto, que tenga por lo menos cuatro ruedas y alcance una velocidad máxima de diseño superior a 25 kilómetros por hora, así como cualquier remolque o semirremolque cuando transporten mercancías peligrosas, con excepción de los vehículos que circulen sobre raíles, la maquinaria móvil y los tractores forestales y agrícolas que no alcancen una velocidad de diseño superior a 40 kilómetros por hora.
ADR: el Acuerdo europeo sobre transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera, celebrado en Ginebra el 30 de septiembre de 1957, en su versión enmendada.

Definiciones que figuran en la Instrucción Técnica para la instalación de reductores de velocidad y bandas transversales de alerta en carreteras de la Red de Carreteras del Estado (Orden FOM/3053/2008).

Reductores de velocidad: Son dispositivos colocados sobre la superficie de rodadura, cuya finalidad es la de mantener unas velocidades de circulación reducidas a lo largo de ciertos tramos de vía.

Los reductores de velocidad (RDV), más comúnmente utilizados, se clasifican, atendiendo a su geometría, en los siguientes tipos:

Reductores de velocidad de sección transversal trapezoidal **(paso peatonal sobreelevado)**. Estos dispositivos cumplen la función de pasos peatonales, situándose su rasante a un nivel ligeramente superior al del firme. A efectos legales le son de aplicación las disposiciones vigentes relativas tanto a pasos de peatones como a reductores de velocidad.

Reductores de velocidad de lomo de asno. Son dispositivos de sección transversal de segmento circular.

Bandas transversales de alerta. Son unos dispositivos modificadores de la superficie de rodadura de la calzada, cuyo objetivo es transmitir al conductor la necesidad de extremar la atención en su aproximación a un tramo en el que existe un riesgo vial superior al percibido subjetivamente, empleando para ello la transmisión de vibraciones o ruidos derivados de su acción sobre el sistema de suspensión y amortiguación del vehículo.

Otras definiciones contenidas en la ordenanza municipal tipo de la FEMP, reguladora del tráfico, sus aspectos de movilidad, su impacto ambiental y la seguridad vial

1) Bandas Transversales y Resaltos (BTR):

Almohada. Elevación ligera del perfil de la calzada en su zona central cuyo fin es la reducción de la velocidad de circulación de los vehículos de cuatro ruedas ligeros, cuyo ancho sea inferior a la dimensión del dispositivo y que permita el paso de vehículos de dos ruedas o autobuses. Está indicada su utilización para calles con rutas de autobuses o tráfico de ciclistas, vehículos a los que la travesía de un lomo o de una mini meseta resulta especialmente molesta. (Anexo I. Ficha núm. 1-BTR).

Lomo[737] **o resalto de calzada.** Elevación ligera del perfil transversal de la calzada con el fin de inducir a los conductores a una velocidad más reducida, de sección sinusoidal. Se utilizarán preferentemente en áreas aisladas, evitando su uso en áreas especialmente sensibles al ruido, excepto en casos que se garantice su inocuidad al respecto, por el empleo de materiales o medidas especiales (Anexo I. Ficha núm. 2-BTR).

[737] *En algunos países iberoamericanos se denomina "lomada".*

Mini meseta o resalto de calzada. – Elevación ligera del perfil transversal de la calzada con el fin de inducir a los conductores a una velocidad más reducida, de sección trapezoidal. Como norma se utilizará en las proximidades de entradas a puertas, mesetas, cambios de la trayectoria de la progresión normal de las corrientes vehiculares, en la zona de aproximación a cruces e intersecciones donde se aplicaron medidas de calmado del tráfico, como preaviso al resalto peatonal (paso peatonal elevado sobre la calzada), o en las proximidades de zonas de mucha afluencia peatonal. (Anexo I. Ficha núm. 3-BTR).

Resalto peatonal. Es un paso de peatones elevado sobre la calzada normalmente a cota del acerado y cuyo perfil longitudinal es trapezoidal, materializándose las marcas viales del paso peatonal encima de la meseta, con dos partes en pendientes, llamadas rampas, formando un trapecio. Se recomienda su utilización en todos los cruces de calzada, intersecciones o tramos de vías con visibilidad donde se requiera una protección especial para las corrientes peatonales, como: centros escolares, mercados, centros deportivos, parques, zonas comerciales y de ocios etc. Y en todos aquellos lugares que por sus circunstancias se acuerde aplicar la política de antes seguridad que fluidez. (Anexo I. Ficha núm. 4-BTR).

Bandas de Alerta de Sección Sinusoidal. Son franjas transversales reductoras de velocidad, cuyo objetivo es advertir a los conductores con antelación la conveniencia de reducir la velocidad para eludir que el dispositivo transmita vibraciones o ruido derivados de su acción sobre el sistema de amortiguación y dirección del vehículo. Serán elementos homologados no permanentes, utilizándose temporalmente en aquellos lugares que por cuestiones circunstanciales en materia de seguridad vial y circulación así se estime oportuno autorizar. Se recomiendan su uso en vías donde la velocidad genérica es igual o inferior a 50 Km/h y no tenga un paso de vehículos pesados excesivo, siendo útiles también como elemento de preaviso para advertir la necesidad de reducciones inmediatas de velocidad cuando desde las vías de la red principal se transita hacia una zona donde se limita la velocidad bruscamente como en: ramales de salidas de vías interurbanas a vial urbano, entrada a zonas de obras, entrada a puertas de zona con medidas de calmado de tráfico, etc. (Anexo I. Ficha núm. 5-BTR).

Bandas Sonoras. Consiste en grupos de bandas transversales a la calzada, que mediante pequeñas elevaciones (de 1,3 cm. a 1,5 cm. de alto) o cambios en el color o textura del pavimento sirven para alertar a los conductores y reducir su velocidad.

Pueden ser:

a) **Bandas sonoras "INTERMITENTES",** para anunciar o advertir una disminución de velocidad. Utilizando bandas uniformes (ver ficha núm. 5-BTR) de longitud 0,50 metros, o a tresbolillo[738] también de 0,50 metro (medido en paralelo al eje longitudinal de la calzada), con un ancho (transversal al eje de la calzada) igual al ancho de la zona de rodadura (con separación entre cada banda de < 1m).

[738] *Filas en paralelo, dejando una banda enfrente del hueco de la situada en la otra fila.*

b) **Bandas Sonoras "CONTINUAS"** que obliga a mantener una velocidad constante en un tramo concreto de la vía (longitud = al tramo de velocidad constante). En este caso solo se utilizará el modelo a tresbolillo (Anexo I. Ficha núm. 5-BTR). A lo ancho y largo del tramo que se pretende mantener velocidad constante se aplicaría dichos elementos.
c) Para bandas anchas aisladas pueden tener una superficie de 3 a 6 metros (distribución a tresbolillo) separadas por una longitud entre juegos de (de <30 m).
d) El material deberá ser asfáltico o termoplástico para vías cuya banda de rodadura sea asfalto, pudiéndose utilizar en calles, barrios o urbanizaciones, adoquines de hormigón o ladrillos o material de características similares al tratamiento de la zona de rodadura.
e) No se debe instalar en aquellos lugares con sensibilidad al ruido, excepto en los casos en que se garantice su inocuidad al respecto, por el empleo de materiales, formas o medidas especiales. (Anexo I. Ficha núm. 5-BTR).

1. **Elementos de Ordenación Estructural (EOE):**

Glorieta Área 30. Son rotondas que requieren elementos verticales en la isla central que disminuya la visibilidad a través de ella, siendo el radio interior (R2) mayor que la mitad de la anchura de la calzada (R1). Se recomienda su uso en cruces e intersecciones donde una de las causas de accidentalidad viene dada por la prioridad de paso y velocidad excesiva, o por causa de bajar la intensidad o disminución de costes de mantenimiento y vigilancia. No se recomienda la combinación de este tipo de medida con presencia de cruce de peatones con semáforos ni donde exista presencia de línea de transporte. (Anexo II. Ficha núm. 1-EOE).
Mini-glorieta. Son intersecciones o cruces con sentido giratorio obligatorio con un islote central "rotonda" que tiene un diámetro igual al ancho de la calzada medido en el comienzo de la zona de franqueo. Toda su superficie o parte de ella se puede construir para ser pisada o montada por vehículos de mayores dimensiones que los turismos. Esta infraestructura contribuye a disminuir las velocidades en el inicio de la zona de franqueo de cruces e intersecciones, obligando a los usuarios a modificar su trayectoria, y estrechando su campo de visibilidad libre de obstáculo. Se recomienda su implantación sólo en vías urbanas en las que la velocidad en la zona de aproximación esté en un intervalo mínimo 30 Km/h y un máximo de 50 Km/h. (Anexo II. Ficha núm. 2-EOE).
Meseta. Elevación ligera del perfil transversal de la calzada en un tramo significativo de la vía, en general en las intersecciones o cruces, con el fin de señalar la presencia de una singularidad del itinerario e inducir la reducción de la velocidad de los vehículos. Está recomendado su uso en cruces, intersecciones, tramos de vías o entrada a "puertas", cuando se conceda a la jerarquía peatonal prioridad con relación a los demás usuarios. (Anexo I. Ficha núm. 3-EOE).
Estrechamiento. Son cambios puntuales que se realizan en un tramo de la vía para producir una alteración al movimiento de "progresión normal", rompiendo las perspectivas reforzando el efecto reductor de velocidad del vehículo mediante instalación de: medianas

o refugios peatonales en el centro de la calzada, lenguas, orejas de acerado en calzada, elevación ligera de la rasante o cambios en la textura y el color del pavimento. El estrechamiento puntual se puede establecer en uno o en los dos lados de la calzada. Su uso más frecuente deberá ser como zona de transición situada en la zona de aproximación de una “puerta”, meseta, o resalto peatonal. Para conseguir la reducción de la velocidad se deberá implantar estrechamientos cada 30 o 40 metros, siendo el límite máximo 50 metros. (Anexo II. Ficha núm. 4-EOE).
Zigzag o chicanes. Cambio brusco en la alineación horizontal de la calzada, diseñado para inducir velocidades moderadas de la circulación, forzando o interrumpiendo la progresión normal de las corrientes vehiculares obligando al cambio de trayectoria de la progresión normal de las corrientes vehiculares. Los elementos que configuran el zigzag deberán ser cuadrangulares permitiendo el ancho de calzada los giros de los vehículos que se autoricen a circular por dichas vías (Anexo II. Ficha núm. 5-EOE).
Puerta. Entrada o acceso a un área de calmado del tráfico, en la que se señala con elementos estructurales y de señalización el cambio en la normativa del uso de la vía, que a partir de ella se debe de cumplir. Su presencia en el viario anuncia la entrada a una zona singular de barrio, urbanizaciones residenciales etc., donde se ha ordenado los elementos estructurales y de señalización de tal forma, que los usuarios que acceden deban cambiar su forma de conducir y de circular. Puede materializarse como una puerta semiótica, por cambio del color o textura del pavimento, ajardinamiento, mobiliario urbano, etc. Se recomienda su utilización especialmente en las entradas de las zonas con calmado del tráfico o tramos de vías donde se establezcan velocidades iguales o inferiores a 20 km/h. Las puertas se deben retranquear mínimo 5 metros y máximo 20 metros, evitando retención del tráfico producida por los vehículos que acceden a ellas. (Anexo II. Ficha núm. 6-EOE).
Barrera. Son resaltos a lo ancho del viario con textura diferente que insinúa, al igual que la puerta, una entrada a una zona acotada a ciertos tráficos, anunciando otras normas en cuanto a la circulación y uso de la vía. (Anexo II. Ficha núm. 6-EOE).
Fondo de saco. Construcción de elementos estructurales que obligan a invertir el sentido de la marcha a determinados tipos de vehículos. Obligan a invertir el sentido de la marcha a determinados tipos de vehículos (Anexo II. Ficha núm. 7-EOE).
Diagonal. – Elemento estructural construido en intersecciones que obliga al tráfico al giro sin cruce de trayectoria, facilitando a través de dicho elemento el paso de vehículos de emergencias o bicicletas. Las diagonales transforman los cambios de dirección en una progresión normal en curva de las corrientes vehiculares (cruce a la indonesia), permitiendo solo a ciertos usuarios, como bicicletas y vehículos de urgencias atravesarlas. (Anexo II. Ficha núm. 8-EOE)

Categorías de vehículos contempladas en la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 5 de septiembre de 2007 por la que se crea un marco para la **homologación de los vehículos de motor y de los remolques,** sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos.

A efectos de la homologación de tipo europea y nacional, así como de la homologación individual, se clasificarán los vehículos con arreglo a las siguientes categorías:

Categoría M. Vehículos de motor concebidos y fabricados principalmente para el transporte de personas y su equipaje.

- **Categoría M1.** Vehículos de la categoría M que tengan, como máximo, ocho plazas de asiento además de la del conductor. Los vehículos pertenecientes a la categoría M1 no dispondrán de ningún espacio para viajeros de pie. El número de plazas de asiento podrá limitarse a una (es decir, la del conductor).
- **Categoría M2.** Vehículos de la categoría M que tengan más de ocho plazas de asiento además de la del conductor y cuya masa máxima no sea superior a 5 toneladas. Los vehículos pertenecientes a la categoría M2 podrán tener, además de las plazas de asiento, espacio para viajeros de pie.
- **Categoría M3.** Vehículos de la categoría M que tengan más de ocho plazas de asiento además de la del conductor y cuya masa máxima sea superior a 5 toneladas. Los vehículos pertenecientes a la categoría M3 podrán tener espacio para viajeros de pie.

Categoría N. Vehículos de motor concebidos y fabricados principalmente para el transporte de mercancías.

- **Categoría N1.** Vehículos de la categoría N cuya masa máxima no sea superior a 3,5 toneladas.
- **Categoría N2.** Vehículos de la categoría N cuya masa máxima sea superior a 3,5 toneladas, pero no a 12 toneladas.
- **Categoría N3.** Vehículos de la categoría N cuya masa máxima sea superior a 12 toneladas.

Categoría O. Remolques concebidos y fabricados para el transporte de mercancías o de personas, así como para alojar personas.

- **Categoría O1.** Vehículos de la categoría O cuya masa máxima no sea superior a 0,75 toneladas.
- **Categoría O2.** Vehículos de la categoría O cuya masa máxima sea superior a 0,75 toneladas, pero no a 3,5 toneladas.
- **Categoría O3.** Vehículos de la categoría O cuya masa máxima sea superior a 3,5 toneladas, pero no a 10 toneladas.
- **Categoría O4.** Vehículos de la categoría O cuya masa máxima sea superior a 10 toneladas.

Categorías de vehículos que figuran en el Reglamento (UE) Núm. 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

a) vehículo de categoría L1e (vehículo de motor de dos ruedas ligero), que se divide en las subcategorías siguientes:

i) vehículo L1e-A (ciclo de motor).

ii) vehículo L1e-B (ciclomotor de dos ruedas).

b) vehículo de categoría L2e (ciclomotor de tres ruedas), que se divide en las subcategorías siguientes:

i) vehículo L2e-P (ciclomotor de tres ruedas concebido para el transporte de pasajeros),

ii) vehículo L2e-U (ciclomotor de tres ruedas concebido para el transporte de mercancías).

c) vehículo de categoría L3e (motocicleta de dos ruedas), que se divide en las subcategorías siguientes según:

i) las prestaciones de la motocicleta, que se divide, a su vez, en las subcategorías siguientes:

— vehículo L3e-A1 (motocicleta de prestaciones bajas),

— vehículo L3e-A2 (motocicleta de prestaciones medias),

— vehículo L3e-A3 (motocicleta de prestaciones altas),

ii) usos especiales:

— motocicleta enduro L3e-A1E, L3e-A2E o L3e-A3E,

— motocicleta trial L3e-A1T, L3e-A2T o L3e-A3T;

d) vehículo de categoría L4e (motocicleta de dos ruedas con sidecar).

e) vehículo de categoría L5e (triciclo de motor), que se divide en las subcategorías siguientes:

i) vehículo L5e-A (triciclo), vehículo concebido principalmente para el transporte de pasajeros,

ii) vehículo L5e-B (triciclo comercial), triciclo concebido exclusivamente para el transporte de mercancías;

f) vehículo de categoría L6e (cuatriciclo ligero), que se divide en las subcategorías siguientes:

i) vehículo L6e-A (cuatriciclo ligero para carretera),

ii) vehículo L6e-B (cuatrimóvil ligero), que se divide en las subcategorías siguientes:

— **vehículo L6e-BU (cuatrimóvil ligero para el transporte de mercancías):** vehículo concebido exclusivamente para el transporte de mercancías,

— **vehículo L6e-BP (cuatrimóvil ligero para el transporte de pasajeros):** vehículo concebido principalmente para el transporte de pasajeros;

g) vehículo de categoría L7e (cuatriciclo pesado), que se divide en las subcategorías siguientes:

i) vehículo L7e-A (quad pesado para carretera), que se divide en las subcategorías siguientes:

— **L7e-A1: quad para carretera A1,**

— **L7e-A2: quad para carretera A2,**

ii) vehículo L7e-B (quad todo terreno pesado), que se divide en las subcategorías siguientes:

— **L7e-B1: quad todo terreno,**

— **L7e-B2: buggy con asientos yuxtapuestos** (side-by-side),

iii) vehículo L7e-C (cuatrimóvil pesado), que se divide en las subcategorías siguientes:

— **vehículo L7e-CU: (cuatrimóvil pesado para el transporte de mercancías)** vehículo concebido exclusivamente para el transporte de mercancías,

— **vehículo L7e-CP: (cuatrimóvil pesado para el transporte de pasajeros)** vehículo concebido principalmente para el transporte de pasajeros.

Categorías de vehículos que figuran en la Directiva 2003/37/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 26 de mayo de 2003 relativa a la homologación de los tractores agrícolas o forestales, de sus remolques y de su maquinaria intercambiable remolcada, así como de los sistemas, componentes y unidades técnicas de dichos vehículos.

Categoría T: Tractores de ruedas:

- **Categoría T1:** Tractores de ruedas con una velocidad máxima de fabricación inferior o igual a 40 km/h, una vía mínima de al menos el eje más cercano al conductor (1) superior o igual a 1 150 mm, una masa en vacío y en marcha superior a 600 kg. y una altura libre sobre el suelo inferior o igual a 1 000 mm.
- **Categoría T2:** Tractores de ruedas con una velocidad máxima de fabricación inferior o igual a 40 km/h, una vía mínima inferior a 1 150 mm, una masa en vacío y en marcha superior a 600 kg. y una altura libre sobre el suelo menor o igual a 600 mm. No obstante, cuando el valor de la altura del centro de gravedad del tractor (2) (medido en relación con el suelo), dividido por la media de las vías mínimas de cada eje, sea superior a 0,90, la velocidad máxima de fábrica se limitará a 30 km/h.
- **Categoría T3:** Tractores de ruedas con una velocidad máxima de fabricación inferior o igual a 40 km/h y una masa en vacío y en marcha inferior o igual a 600 kg.
- **Categoría T4:** Tractores de ruedas especializados con una velocidad máxima de fabricación inferior o igual a 40 km/h.

- **Tractores zancudos:** Cuya velocidad máxima es 40 km/h. Tractores diseñados para trabajar cultivos altos y en hileras (viñas, etc.). Su bastidor o parte de él es sobreelevado y están diseñados para transportar o accionar aperos situados en la parte delantera, entre los ejes, en la parte trasera o sobre una plataforma. En posición de trabajo su altura libre sobre el suelo > 1000 mm.
- **Tractores de gran anchura:** Cuya velocidad máxima es 40 km/h. Tractores que se caracterizan por sus grandes dimensiones y destinados especialmente a trabajar en grandes superficies agrícolas.
- **Tractores con distancia mínima al suelo reducida:** Tractores agrícolas o forestales con cuatro ruedas motrices, con velocidad máxima es 40 km/h, su MMTA no supera las 10t y la relación entre MMTA y masa máxima en vacío en marcha es < a 2,5. Sus equipos intercambiables están destinados a usos agrícolas y forestales y se caracterizan por el bastidor. Están equipados con una o varias tomas de fuerza.

- **Categoría T5**: Tractores de ruedas con una velocidad máxima de fabricación superior a 40 km/h.

Categoría C: Tractores de orugas

Tractores de orugas desplazados y dirigidos por orugas cuyas categorías C1 a C5 se definen por analogía con las categorías T1 a T5.

Categoría R: Remolques

- **Categoría R1:** Remolques en los que la suma de las masas técnicamente admisibles por eje es inferior o igual a 1 500 kg.
- **Categoría R2:** Remolques en los que la suma de las masas técnicamente admisibles por eje es superior a 1 500 kg e inferior o igual a 3 500 kg.
- **Categoría R3:** Remolques en los que la suma de las masas técnicamente admisibles por eje es superior a 3 500 kg e inferior o igual a 21 000 kg.
- **Categoría R4:** Remolques en los que la suma de las masas técnicamente admisibles por eje es superior a 21 000 kg.

En cada categoría de remolque se intercalará la letra «a» o «b», según la velocidad para la que se haya diseñado el remolque:

- **«a»** en el caso de los remolques diseñados para una velocidad inferior o igual a 40 km/h
- **«b»** en el caso de los remolques diseñados para una velocidad superior a 40 km/h.

Categoría S: Maquinaria intercambiable remolcable (MIR).

- **S1.** MIR destinada a uso agrícola o forestal en la que la suma de las MMTA`s por eje es 3500kg.

- **S2.** MIR destinada a uso agrícola o forestal en la que la suma de las MMTA`s por eje es □ 3500kg.

Definiciones que figuran en el Reglamento (UE) núm. 678/2011 de la Comisión, de 14 de julio de 2011, que sustituye el anexo II y modifica los anexos IV, IX y XI de la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos (Directiva marco).

2. **Vehículos especiales**
5.1. | **Auto-caravana** | SA | Todo vehículo especial de categoría M que incluya una zona habitable con el equipamiento mínimo siguiente: a) asientos y mesa; b) camas, que pueden formarse por conversión de los asientos; c) cocina; d) armarios. Este equipamiento estará sujeto firmemente en la zona habitable. No obstante, la mesa podrá diseñarse para poder quitarla con facilidad.
5.2. | **Vehículo blindado** | SB | Todo vehículo destinado a proteger a personas y mercancías transportadas que tenga planchas de blindaje antibalas
5.3. | **Ambulancia |** SC | Todo vehículo de categoría M destinado al transporte de enfermos o heridos y equipado especialmente para tal fin. El habitáculo para pacientes deberá cumplir los requisitos técnicos de la Norma EN 1789: 2007 sobre "Vehículos de transporte sanitario y sus equipos. Ambulancias de carretera" salvo la sección 6.5 "Lista de equipos".
5.4. | **Vehículo funerario** | SD | Todo vehículo de categoría M destinado al transporte de difuntos y equipado especialmente para tal fin.
5.5. | **Vehículo accesible en silla de ruedas** | SH | Todo vehículo de categoría M1 fabricado o transformado de forma específica para transportar por carretera a una o más personas sentadas en sus sillas de ruedas.
5.6. | **Caravana** | SE | Todo vehículo de categoría O tal como se define en el apartado 3.2.1.3 de la Norma ISO 3833: 1977.
5.7. | **Grúa móvil** | SF | Todo vehículo de categoría N3 no destinado al transporte de mercancías y provisto de una grúa cuyo momento elevador sea igual o superior a 400 kNm[739].
5.8. | **Grupo especial** | SG | Todo vehículo especial que no entre dentro de ninguna de las definiciones de la presente sección.

[739] *Newton metro es una unidad de medida de esfuerzo de torsión (también llamado «momento» o «par motor») en el Sistema Internacional de Unidades.*

5.9. | **Remolque convertidor** | SJ | Todo vehículo de categoría O equipado con un acoplamiento de quinta rueda destinado a sostener un semirremolque para convertir a este en un remolque.
1.10. | **Remolque de transporte de carga excepcional** | SK | Todo vehículo de categoría O4 destinado a transportar cargas indivisibles y sujeto a restricciones de velocidad y de circulación debido a sus dimensiones. Este término engloba también los remolques hidráulicos modulares, independientemente del número de módulos.

Definiciones de interés que figuran en la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 5 de septiembre de 2007.

Auto-caravana. Todo vehículo especial de categoría M que incluya una zona habitable con el equipamiento mínimo siguiente: a) asientos y mesa; b) camas, que pueden formarse por conversión de los asientos; c) cocina; d) armarios. Este equipamiento estará sujeto firmemente en la zona habitable. No obstante, la mesa podrá diseñarse para poder quitarla con facilidad.
Vehículo blindado. Todo vehículo destinado a proteger a personas y mercancías transportadas que tenga planchas de blindaje antibalas.
Ambulancia. Todo vehículo de categoría M destinado al transporte de enfermos o heridos y equipado especialmente para tal fin.
Vehículo funerario. Todo vehículo de categoría M destinado al transporte de difuntos y equipado especialmente para tal fin.
Grúa móvil. Todo vehículo de categoría N no destinado al transporte de mercancías y provisto de una grúa cuyo momento elevador sea igual o superior a 400 kNm.
Vehículo accesible en silla de ruedas Todo vehículo de categoría M 1 fabricado o transformado de forma específica para transportar por carretera a una o más personas sentadas en sus sillas de ruedas.
Vehículo todoterreno- Vehículo de categoría M o N con características técnicas específicas que permiten utilizarlo fuera de las calzadas normales.
Vehículo especial. Vehículo de categoría M, N u O con características técnicas específicas para desempeñar una función que requiere disposiciones o equipamientos especiales.

Definiciones contenidas en el Reglamento no 60 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE/ONU) — Prescripciones uniformes relativas a la homologación de ciclomotores y motocicletas de dos ruedas en lo que concierne a

los mandos accionados por el conductor, incluida la identificación de los mandos, luces testigo e indicadores

A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

«Homologación de un vehículo», la homologación de un tipo de vehículo en lo que concierne a los mandos accionados por el conductor, en caso de que dichos mandos estén instalados, y a su identificación. 15
«Tipo de vehículo», categoría de vehículos de motor que no se diferencian entre sí respecto al acondicionamiento en aspectos que puedan afectar al funcionamiento o posición de los mandos accionados por el conductor.
«Vehículo», un ciclomotor de dos ruedas o una motocicleta de dos ruedas, tal como se definen en el punto 2.1.1 o en el punto 2.1.3 de la Resolución consolidada sobre la construcción de vehículos (R.E.3) (1).
«Mando», las partes o los dispositivos de un vehículo directamente accionados por el conductor que produzcan cambios en el estado o el funcionamiento del vehículo o de cualquiera de sus partes.
«Dispositivo», un elemento o conjunto de elementos utilizados para llevar a cabo una o varias funciones.
«Manillar», cualquier parte de la barra o barras conectadas a la cabeza de horquilla (cabeza de dirección) mediante las cuales se dirige el vehículo.
«Parte derecha del manillar», parte del manillar que, cuando este se encuentra en la posición correspondiente al movimiento hacia adelante, queda a la derecha del plano longitudinal medio del vehículo.
«Parte izquierda del manillar», parte del manillar que, cuando este se encuentra en la posición correspondiente al movimiento hacia adelante, queda a la izquierda del plano longitudinal medio del vehículo.
«Parte delantera del manillar» parte del manillar que se encuentra en la parte más alejada del conductor sentado en posición de conducción.
«Empuñadura», aquella parte del manillar más lejana del centro por la que el conductor sujeta el manillar.
«Empuñadura giratoria», empuñadura por la que se acciona algún mecanismo de funcionamiento del vehículo, que el conductor del vehículo puede hacer girar en torno al manillar.
«Cuadro», parte del marco, chasis o bastidor del vehículo en la que está fijado el motor, la transmisión, o el conjunto motor-transmisión.

«Parte izquierda del cuadro», parte del cuadro que, al situarse en la posición correspondiente al movimiento hacia adelante, queda a la izquierda del plano longitudinal medio del vehículo.
«Parte derecha del cuadro», parte del cuadro que, al situarse en la posición correspondiente al movimiento hacia adelante, queda a la derecha del plano longitudinal medio del vehículo.
«Palanca», dispositivo formado por un brazo que gira sobre un punto de apoyo mediante el cual se acciona algún mecanismo de funcionamiento del vehículo.
«Palanca de mano», palanca accionada por la mano del conductor. **«Palanca de pie»,** palanca accionada por contacto entre el pie del conductor y un espolón que sobresale del brazo de la palanca.
«Pedal», palanca accionada por contacto entre el pie del conductor y una zona de apoyo para el pie situada sobre la misma de manera que permita ejercer presión sobre el brazo de la palanca.
«Pedales de propulsión», dispositivos vinculados a algún tipo de transmisión que pueden utilizarse para propulsar un ciclomotor.
«Balancín», palanca, cuyo punto de apoyo se halla en su centro o cerca del mismo, que cuenta con una zona de apoyo o espolón para el pie en cada extremo y que se acciona mediante contacto entre el pie del conductor y dichas zonas de apoyo o espolones.
«En el sentido de las agujas del reloj», dirección de rotación alrededor del eje de la pieza de que se trate, que sigue el movimiento de las agujas de un reloj vista desde el lado superior o exterior de dicha pieza.
«En el sentido contrario a las agujas del reloj» significa lo contrario.
«Freno de servicio combinado», sistema de funcionamiento (por acción hidráulica, mecánica o ambas) por el que entran en funcionamiento, al menos parcialmente, los frenos delanteros y traseros mediante la utilización de un solo mando.
«Indicador», dispositivo que proporciona una información relativa al funcionamiento o a la situación de un sistema o de una parte de un sistema, por ejemplo, el nivel de un fluido.
«Luz testigo», una señal óptica que indica la puesta en marcha de un dispositivo, un funcionamiento o un estado correcto o defectuoso, o la no entrada en funcionamiento.
«Símbolo», dibujo que permite identificar un mando, una luz testigo o un indicador.
«Avisador óptico», un faro cuyo haz puede lanzar destellos para emitir señales a los vehículos que vienen en sentido contrario o a los que van delante, por ejemplo, cuando un vehículo está a punto de adelantar a otro más lento que esté situado delante.

«Adyacente», respecto a un símbolo que identifique un mando, una luz testigo o un indicador, significa que el símbolo está muy cerca del mando, la luz testigo o el indicador y que no hay ningún otro mando, luz testigo, indicador, símbolo de identificación o fuente de iluminación entre el símbolo de identificación y el mando, la luz testigo o el indicador identificados por dicho símbolo.
«Espacio común»: zona en la que puede mostrarse más de una luz testigo, indicador, símbolo de identificación u otro mensaje, pero no simultáneamente.

Definiciones en el Reglamento (UE) Núm. 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

«motor de encendido por compresión» o «motor CI»: el motor de combustión que funciona con arreglo a los principios del ciclo de «Diesel».
«motor de encendido por chispa» o «motor PI»: el motor de combustión que funciona con arreglo a los principios del ciclo «Otto».
«vehículo híbrido»: el vehículo de motor con al menos dos convertidores de energía diferentes y dos sistemas de almacenamiento de energía diferentes (en el vehículo) con fines de propulsión del vehículo.
«vehículo eléctrico híbrido»: el vehículo que, con fines de propulsión mecánica, se alimente de las dos fuentes siguientes de energía o potencia acumulada instaladas en él: a) un combustible fungible; b) una batería, un condensador, un volante de inercia o generador o cualquier otro dispositivo de acumulación de energía o potencia eléctrica. La presente definición incluye el vehículo cuya fuente de energía procede de un combustible fungible únicamente con el fin de recargar el dispositivo de acumulación de energía o potencia eléctrica.
«propulsión»: un motor de combustión, un motor eléctrico, cualquier aplicación híbrida o una combinación de estos tipos de motores o cualquier otro tipo de motor.
«cilindrada»: a) en el caso de los motores de émbolos alternativos, el volumen nominal de los cilindros; b) en el caso de los motores de émbolo rotatorio (Wankel), el doble del volumen nominal de los cilindros.
«ruedas gemelas»: dos ruedas montadas sobre el mismo eje, a las que se considera como si fueran una sola rueda, en las cuales la distancia entre los centros de las superficies de contacto de estas ruedas con el suelo es igual o inferior a 460 mm.
«motor de combustión interna»: motor térmico en el que las cámaras de combustión y expansión están físicamente separadas y en el que el fluido motor interno se calienta

mediante combustión en una fuente exterior; el calor generado por la combustión externa hace que el fluido motor interno se expanda y actúe sobre el mecanismo del motor, produciendo movimiento y trabajo útil.
«GLP»: gas licuado de petróleo compuesto de propano y butano licuados por almacenamiento bajo presión.
«gas natural»: gas natural con un contenido de metano muy alto.
«biodiesel»: combustible diésel obtenido a partir de aceite vegetal o grasa animal consistente en alquilésteres de cadena larga y producido de forma sostenible.
«vehículo eléctrico puro»: un vehículo propulsado por: a) un sistema consistente en uno o más dispositivos de acumulación de energía eléctrica, uno o más dispositivos de acondicionamiento de la energía eléctrica y uno o más aparatos eléctricos que convierten la energía eléctrica acumulada en energía mecánica que se transmite a las ruedas para la propulsión del vehículo. b) un sistema de propulsión eléctrica auxiliar montado en un vehículo diseñado para funcionar a pedal.
«vehículo con pila de combustible de hidrógeno»: vehículo propulsado mediante una célula de combustible que convierte la energía química del hidrógeno en energía eléctrica para la propulsión del vehículo;

Otras definiciones de interés que figuran en la norma 8.1-IC señalización vertical de la Instrucción de Carreteras.

Cartel: está constituido por un conjunto de lamas (de 175 mm de altura) que forman la placa en la que están inscritos los símbolos o leyendas de una señal.
Subcartel: es cada una de las partes, con orla independiente, en las que se divide un cartel.
Flecha: es el cartel cuya placa termina lateralmente en una punta direccional.
Pórtico: es una estructura formada por un dintel y apoyada a ambos lados de la plataforma, que sirve para soportar los carteles.
Banderola: es una estructura en forma de ménsula apoyada a un solo lado de la plataforma, que sirve para soportar los carteles.

Definición que figura en el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.

Área urbanizada: superficie del territorio que reúna los requisitos establecidos en la legislación urbanística aplicable para ser clasificada como suelo urbano o urbanizado y

siempre que se encuentre ya integrada, de manera legal y efectiva, en la red de dotaciones y servicios propios de los núcleos de población. Se entenderá que así ocurre cuando las parcelas, estando o no edificadas, cuenten con las dotaciones y los servicios requeridos por la legislación urbanística o puedan llegar a contar con ellos sin otras obras que las de conexión a las instalaciones en funcionamiento.

Definiciones de interés que figuran Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido.

Contaminación acústica: presencia en el ambiente de ruidos o vibraciones, cualquiera que sea el emisor acústico que los origine, que impliquen molestia, riesgo o daño para las personas, para el desarrollo de sus actividades o para los bienes de cualquier naturaleza, o que causen efectos significativos sobre el medio ambiente
Emisor acústico: cualquier actividad, infraestructura, equipo, maquinaria o comportamiento que genere contaminación acústica.
Gran eje viario: cualquier carretera con un tráfico superior a 3 millones de vehículos por año.
Zonas de servidumbre acústica: sectores del territorio delimitados en los mapas de ruido, en los que las inmisiones podrán superar los objetivos de calidad acústica aplicables a las correspondientes áreas acústicas y donde se podrán establecer restricciones para determinados usos del suelo, actividades, instalaciones o edificaciones, con la finalidad de, al menos, cumplir los valores límites de inmisión establecidos para aquéllos.
Zonas tranquilas en las aglomeraciones: los espacios en los que no se supere un valor, a fijar por el Gobierno, de un determinado índice acústico.

Definiciones contenidas en la Ley 8/2003, de 24 de abril, de sanidad animal.

Animales de compañía: los animales que tenga en su poder el hombre, siempre que su tenencia no tenga como destino su consumo o el aprovechamiento de sus producciones, o no se lleve a cabo, en general, con fines comerciales o lucrativos.
Animales domésticos: aquellos animales de compañía pertenecientes a especies que críe y posea tradicional y habitualmente el hombre, con el fin de vivir en domesticidad en el hogar, así como los de acompañamiento, conducción y ayuda de personas ciegas o con deficiencia visual grave o severa.

Definiciones contenidas en la Ley 13/2002, de 23 de diciembre, de tenencia, protección y derechos de los animales.

Animales de compañía: Los animales domésticos que se mantienen generalmente en el propio hogar, con el objeto de obtener su compañía. Los perros y los gatos, sea cual sea su finalidad, se considerarán a efectos de esta Ley animales de compañía.

Animales domésticos: Los que pertenezcan a especies que habitualmente se críen, reproduzcan y convivan con las personas.

Definiciones contenidas en la Instrucción de la DGT15/V-113 sobre autorización de pruebas o ensayos de investigación realizados con vehículos de conducción automatizada en vías abiertas al tráfico en general.

Vehículo autónomo. Todo vehículo con capacidad motriz equipado con tecnología que permita su manejo o conducción sin precisar la forma activa de control o supervisión de un conductor, tanto si dicha tecnología autónoma estuviera activada o desactivada, de forma permanente o temporal. A estos efectos, no tendrá consideración de tecnología autónoma aquellos sistemas de seguridad activa o de ayuda a la conducción incluida como equipamiento de los vehículos que para su manejo o conducción sí requieran necesariamente control o supervisión humana activa.
Modo convencional: modalidad de conducción de un vehículo autónomo en la que la tecnología autónoma está desactivada y su conducción o manejo debe efectuarse mediante el control activo de un conductor.
Modo autónomo: modalidad de conducción consistente en el manejo o conducción del vehículo autónomo sin el control activo de un conductor cuando su tecnología autónoma está activada.

Orden INT/2223/2014, de 27 de octubre, por la que se regula la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico.

Definiciones de los principales indicadores estadísticos del Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico

A los efectos de la elaboración de las estadísticas resultantes de la información recogida en el **Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico** y en otras fuentes, se definen a continuación los principales indicadores:

1. Referidos a la gravedad de los accidentes:
1.1 «Accidente de tráfico con víctimas»: Accidente que reúne las circunstancias descritas en el punto 1 del anexo II.A).
1.2 «Accidente de tráfico mortal»: Accidente de tráfico con víctimas cuando, al menos, una de ellas resulte fallecida, según lo dispuesto en el punto 2.1.
1.3 «Accidente de tráfico grave»: Accidente de tráfico con víctimas no definido como accidente de tráfico mortal en el que, al menos, una de las personas implicadas resulte herida con hospitalización superior a las veinticuatro horas, según lo dispuesto en el punto 2.2.
2. Referidos a la gravedad de las lesiones:

2.1 «Fallecido»: Toda persona que, como consecuencia de un accidente de tráfico, fallece en el acto o dentro de los siguientes treinta días, lo que se determinará utilizando las bases de datos de mortalidad disponibles Se excluirán los casos confirmados de muertes naturales o en los que existan indicios de suicidio.
2.2 «Herido con hospitalización superior a veinticuatro horas»: Toda persona que conste en el Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico como tal, según se define en el punto 1.b) del anexo II.B), siempre que no le sea aplicable la definición de fallecido establecida en el punto 2.1.
2.3 «Herido con asistencia sanitaria igual o inferior a veinticuatro horas»: Toda persona que conste en el Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico como tal, según se define en el punto 1.c) del anexo II.B), siempre que no le sean aplicables las definiciones de los puntos 2.1 y 2.2.

Definiciones contenidas en el Real Decreto 866/2010, de 2 de julio, por el que se regula la tramitación de las reformas de vehículos.

Artículo 3. Definiciones.

A los efectos previstos en el presente real decreto, se entiende por:

1. Homologación de tipo: Procedimiento mediante el cual un Estado miembro certifica que un tipo de vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente cumple las correspondientes disposiciones administrativas y requisitos técnicos pertinentes.
2. Homologación de tipo nacional: Procedimiento de homologación de tipo establecido por la legislación nacional de un Estado miembro; la validez de dicha homologación queda limitada al territorio de ese Estado miembro.
3. Homologación de tipo CE: Procedimiento mediante el cual un Estado miembro certifica que un tipo de vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente cumple las correspondientes disposiciones administrativas y requisitos técnicos de las Directivas 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre de 2007, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas y componentes y unidades técnicas independientes destinadas a dichos vehículos; 2003/37/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de mayo de 2003, relativa a la homologación de los tractores agrícolas o forestales, de sus remolques y de su maquinaria intercambiable remolcada, así como de los sistemas, componentes y unidades técnicas de dichos vehículos, y por la que se deroga la Directiva 74/150/CEE; 2002/24/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de marzo del 2002, relativa a la homologación de los vehículos de motor de dos y tres ruedas y por la que se deroga la Directiva 92/61/CEE del Consejo, y de los actos reglamentarios enumerados en los anexos de las referidas Directivas.
4. Homologación individual: Procedimiento por el cual un Estado miembro certifica que un vehículo en particular, ya sea singular o no, cumple las disposiciones administrativas y requisitos técnicos establecidos en la legislación aplicable.

5. Homologación de tipo multifásico: Procedimiento mediante el cual un tipo de vehículo incompleto o completado cumple las correspondientes disposiciones administrativas y requisitos técnicos establecidos en la legislación aplicable.

6. Vehículo de base: Todo vehículo que se utiliza en la fase inicial de un proceso de homologación de tipo multifásico.

7. Vehículo incompleto: Todo vehículo que deba pasar por lo menos por una fase más para ser completado y cumplir los requisitos técnicos pertinentes establecidos en la legislación aplicable.

8. Vehículo completado: El vehículo, producto del procedimiento de homologación de tipo multifásico, que cumpla los requisitos técnicos establecidos en la legislación aplicable.

9. Vehículo completo: Todo vehículo que no necesita ser completado para satisfacer los requisitos técnicos pertinentes establecidos en la legislación aplicable.

10. Actos reglamentarios: Una directiva particular, un reglamento (CE) o un reglamento CEPE/ONU anexo al Acuerdo revisado de 1958 relativo a la adopción de prescripciones técnicas para los vehículos de ruedas, el equipo y piezas que pueden montarse y/o usarse en los vehículos de ruedas y las condiciones para el reconocimiento recíproco de las homologaciones concedidas en base a estas prescripciones.

11. Fabricante: La persona u organismo responsable ante la autoridad de homologación de todos los aspectos del proceso de homologación o de autorización, y de garantizar la conformidad de la producción. No es esencial que la persona u organismo participe directamente en todas las fases de la fabricación de un vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente sujeta al proceso de homologación.

12. Representante del fabricante: Toda persona física o jurídica establecida en la Unión Europea, debidamente designada por el fabricante para que le represente ante las autoridades competentes y para que actúe en su nombre. Cuando se hace referencia al término «fabricante» ha de entenderse que se indica tanto el fabricante como su representante.

13. Autoridad de homologación: La autoridad con competencias en todos los aspectos de la homologación de un tipo de vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente o de la homologación individual de un vehículo, del proceso de autorización, de la emisión y, en su caso, retirada de certificados de homologación, así como para actuar como punto de contacto con las autoridades de homologación de los demás Estados miembros, para designar los servicios técnicos y garantizar que el fabricante cumple sus obligaciones sobre conformidad de la producción. En la actualidad, Ministerio de Industria, Turismo y Comercio.

14. Servicio técnico: La entidad designada por la autoridad de homologación como laboratorio para llevar a cabo ensayos de homologación o como entidad de evaluación de la conformidad para llevar a cabo la inspección inicial y otros ensayos o inspecciones en nombre de la autoridad de homologación, siendo posible que el propio organismo competente lleve a cabo esas funciones.

15. Servicio técnico de reformas: La entidad designada por la autoridad de homologación española como laboratorio para llevar a cabo informes de las reformas tipificadas en el presente real decreto y, en su caso, los ensayos previstos en los actos reglamentarios afectados por la/s reforma/s.

16. Taller: Entidad debidamente inscrita en el registro oficial de talleres de reparación de vehículos correspondiente. En España, registro especial de talleres de reparación de vehículos automóviles y de sus equipos y componentes, regulado por la reglamentación aplicable. A los efectos del presente real decreto también tendrán la consideración de taller las instalaciones de los fabricantes de vehículos cuando intervengan en la ejecución de las reformas en el ámbito que se determine en el Registro de fabricantes y firmas autorizadas del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio.

17. Estación de Inspección Técnica de Vehículos (ITV): Las instalaciones que tienen por objeto la ejecución material de las inspecciones técnicas que, de acuerdo con el Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, y demás normas aplicables, deban hacerse en los vehículos y sus componentes y accesorios, y que estén habilitadas por el órgano competente de la Comunidad Autónoma del territorio donde estén radicadas.

18. Reforma de vehículo: Toda modificación, sustitución, actuación, incorporación o supresión efectuada en un vehículo después de su matriculación y en remolques ligeros después de ser autorizados a circular, que o bien cambia alguna de las características del mismo, o es susceptible de alterar los requisitos reglamentariamente aplicables contenidos en el Real Decreto 2028/1986, de 6 de junio. Este término incluye cualquier actuación que implique alguna modificación de los datos que figuran en la tarjeta de ITV del vehículo.

19. Vehículo: Todo vehículo a motor y sus remolques, incluidos los vehículos especiales.

20. Manual de Reformas de Vehículos: Documento elaborado por el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio en colaboración con los órganos competentes en materia de ITV de las comunidades autónomas, que establece las descripciones de las reformas tipificadas, su codificación y la documentación precisa para su tramitación. Este manual estará disponible para consulta de los solicitantes de una reforma en todas las estaciones de ITV. El manual será actualizado cuando se modifique la tipificación de las reformas o los criterios reglamentarios en materia de vehículos, tanto de carácter nacional como de la Unión Europea.

21. Vehículo de la misma categoría o tipo: Aquellos vehículos que no presentan entre sí diferencias por las que deban considerarse de distinta categoría o tipo, según se definen en las Directivas 2007/46/CE, 2003/37/CE o 2002/24/CE, o en el real decreto de homologación nacional de tipo.

22. Conjunto funcional: Conjunto de sistemas, partes o piezas autorizado por la autoridad de homologación, destinado a cumplir una función determinada en uno o varios vehículos del mismo o de diferentes tipos o categorías y que afectan a una o varias funciones de las incluidas en el anexo I del presente real decreto.

23. Proyecto técnico: Conjunto de documentos, redactado por técnico competente, que tiene por objeto la definición y la valoración de las características de un producto, obra o instalación, que se requieren en función de su fin o destino.
24. Certificación final de obra: El acto por el que en forma de documento se da la conformidad por parte de un técnico de las obras y/o instalaciones realizadas según proyecto.
25. Certificado del taller: El documento que acredita la ejecución de una determinada actuación de un taller sobre un vehículo determinado.

Definiciones contenidas en el Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos.

A los efectos únicamente de la aplicación de este real decreto, se entenderá por:

a) «Vehículo», todo vehículo de motor, o su remolque, que no circule sobre raíles.
b) «Vehículo de motor», todo vehículo de ruedas provisto de un motor que se mueva por sus propios medios.
c) «Vehículos de dos o tres ruedas», todo vehículo de dos ruedas provisto de un motor, con o sin sidecar, así como los triciclos y los cuadriciclos.
d) «Vehículo histórico o de interés histórico», todo vehículo que haya sido catalogado como histórico por una administración competente.
e) «Inspección técnica de vehículos o inspección ITV», inspección de conformidad con el anexo I encaminada a la comprobación que un vehículo es apto para su utilización en la vía pública por ser conforme con las características de seguridad y de protección del medio ambiente exigidas y obligatorias.
f) «Órgano de supervisión»: un órgano o conjunto de órganos que es responsable de la supervisión de las estaciones ITV o centros de inspección técnica.

Definición contenida en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

Artículo 2. Definiciones.

A efectos de esta ley se entiende por:

a) Discapacidad: es una situación que resulta de la interacción entre las personas con deficiencias previsiblemente permanentes y cualquier tipo de barreras que limiten o impidan su participación plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones con las demás.

Definición contenida en la Nota de Procedimiento elaborada por la Administración Tributaria para el reconocimiento del derecho a la aplicación del tipo de IVA del 4% en la adquisición o adaptación de vehículos a motor que deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida.

Persona con movilidad reducida: Toda persona cuya movilidad se encuentra limitada debido a una incapacidad física (sensorial o motriz), una deficiencia intelectual, edad o cualquier otra causa de discapacidad manifiesta para utilizar un medio de transporte y cuya situación requiera atención especial o adaptación de los servicios disponibles habitualmente a los pasajeros en general.

Definiciones contenidas en el Real Decreto 1971/1999, de 23 de diciembre, de procedimiento para el reconocimiento, declaración y calificación del grado de minusvalía.

Agudeza visual: el máximo u óptimo poder visual del ojo.
Campo visual: espacio en el que están situados todos los objetos que pueden ser percibidos por el ojo estando éste fijo en un punto delante de él, es decir, sin moverse y en posición primaria de mirada.

Definiciones que figuran en la Orden ITC/3123/2010, de 26 de noviembre, por la que se regula el control metrológico del Estado de los instrumentos destinados a medir la velocidad de circulación de vehículos a motor.

Cinemómetros ópticos. Son cinemómetros que utilizan haces de luz en la región visible o infrarroja del espectro electromagnético. La velocidad del vehículo puede determinarse por procesamiento de la energía reflejada, o bien por medición de los intervalos de tiempo entre interrupciones de los haces provocadas al ser atravesados por un vehículo.
a) De barra Láser: Consisten en doble o triple barrera luminosa, formada por emisiones láser y otros tantos detectores, que marcan el momento de interrupción del haz luminoso o corte del haz por el vehículo. Se mide la distancia que existe entre las barreras luminosas y el tiempo que transcurre entre cortes sucesivos del haz.
b) De «pistola» Láser: Estos cinemómetros operan bajo el principio «distancia/tiempo». La velocidad se determina midiendo el tiempo de vuelo de una serie de pulsos cortos de luz generados por diodos láser infrarrojos, que al chocar contra un objetivo son reflejados, filtrados y detectados por los diodos. Un sistema controlado por microprocesador mide el tiempo transcurrido entre la generación y detección de estos pulsos.
Cinemómetros de sensor. Son cinemómetros que utilizan cables u otros dispositivos que van colocados sobre la calzada de tal manera que, cuando un vehículo cruza a través de él se produce algún cambio en sus propiedades físicas. Generalmente están formados por bandas piezoeléctricas que se insertan en la calzada y al ejercerse sobre ellas una presión, emiten impulsos, que sirven para medir tiempos de corte.

Cinemómetros por efecto Doppler (radares). Son cinemómetros que utilizan un transmisor y receptor de onda continua en la banda de las microondas y que operan bajo el principio Doppler.

Otros[740]**.** De visión artificial, de ultrasonidos, de definición, etc.

Definición que figura en el Real Decreto 750/2010, de 4 de junio, por el que se regulan los procedimientos de homologación de vehículos de motor y sus remolques, máquinas autopropulsadas o remolcadas, vehículos agrícolas, así como de sistemas, partes y piezas de dichos vehículos.

Tarjeta de ITV: documento que describe a una unidad de vehículo que se pretende poner en circulación, por lo tanto, en ella deberán figurar exclusivamente las características que corresponden al vehículo documentado incluyendo los equipos opcionales de que dispone por haber sido equipado con ellos por el fabricante del mismo, y que están incluidos en su homologación de tipo.

Definición contenida en el Instrumento de Ratificación del Convenio sobre la Ley aplicable en materia de Accidentes de Circulación por carretera, hecho en La Haya el 4 de mayo de 1971.

Por **accidente de circulación por carretera** a los fines del presente Convenio se entenderá todo accidente en que intervengan uno o más vehículos, automotores o no, y que esté ligado a la circulación por la vía pública, en un espacio abierto al público o en un espacio no público, pero abierto a un determinado número de personas con derecho de acceso al mismo.

Definiciones contenidas en la Convención Interamericana sobre la reglamentación del tráfico automotor firmada en Washington el 15 de diciembre de 1943.

---

[740] ***Velolaser.*** *Es un equipo portátil, compacto, pequeño y ligero, destinado a medir la velocidad de circulación de vehículos y documentar mediante fotografía aquellos que superan un límite de velocidad predefinido. Todos sus componentes están integrados en un cuerpo único. Puede detectar vehículos que circulan hasta 250 km/h tanto de día como por la noche y abarcan dos carriles -incluso en sentidos opuestos-, pudiendo realizar mediciones por acercamiento o alejamiento y están preparados para distinguir los vehículos por su tipología.*
Mesta Fusion. *Están instalándose en Francia y van más allá del simple control de la velocidad de los vehículos ya que es capaz de identificar múltiples infracciones en un tramo de 200 metros de longitud y con hasta 8 carriles. Además de detectar vehículos que circulan más rápido de lo autorizado, el dispositivo está preparado para determinar si la distancia de seguridad entre ellos es adecuada o si un conductor realiza un cambio de carril sin señalizarlo con el intermitente. También permiten monitorizar adelantamientos incorrectos por la derecha, vehículos que circulan por el arcén, automovilistas que realizan giros indebidos o utilizan el móvil al volante y conductores que se saltan un semáforo o no respetan otras señales de tráfico.*
Radares en cascada. *Se están empezando a instalar en España y utilizan la tecnología existente. Se trata de evitar que los conductores habituales, al conocer la ubicación exacta de los radares, frenen justo en el momento de sobrepasarlos y aceleren cuando los han pasado. Para evitarlo se coloca un segundo radar sin previo aviso a uno o varios kilómetros de un radar fijo o señalizado. De tal forma que, cuando un conductor acelere tras pegar el frenazo en el primer radar, sea detectado por el segundo. El conductor que acelere más de la cuenta y supere el límite de velocidad tras pasar el primer control será sorprendido con el segundo radar. Según datos de la DGT, un 10% de los conductores acelera casi por instinto cuando rebasa un radar del que conoce su ubicación. Este nuevo tipo de radar se puso a prueba inicialmente en la Comunidad Foral de Navarra. Y debió a su buen funcionamiento la DGT estudia colocarlos en todas aquellas zonas en las que se producen accidentes de tráfico graves a pesar de contar con radar.*

Vehículo automotor: Todo vehículo impulsado por sí mismo que circule en la vía pública sin necesidad de rieles, y que se use para el transporte de personas o mercaderías.
Carretera: Cualquier vía pública conservada y abierta al público para el tránsito de vehículos.
Conductor: Cualquier persona que guíe o tenga efectivamente el control físico de un vehículo automotor en una carretera.

Definiciones que figuran en el Convenio de Ginebra sobre la circulación vial, de 19 de septiembre de 1949

Circulación internacional: toda circulación que implique el paso de una frontera por lo menos.
Carretera: toda vía pública abierta a la circulación de vehículos.
Calzada: Parte de la carretera normalmente utilizada para la circulación de vehículos.
Vía: significa cada una las subdivisiones de la calzada que tenga una anchura suficiente para permitir la circulación de una hilera de vehículos.
Conductor: toda persona que conduzca un vehículo (inclusive bicicleta) o guíe animales de tiro, carga, o silla, o rebaños por una carretera, o que tenga o su cargo la conducción o control efectivo de los mismos.
Vehículo automotor: todo vehículo provisto de un dispositivo mecánico de autopropulsión, utilizado normalmente para el transporte de personas o mercancías por carretera y que no marche sobre rieles o conectado a un conductor eléctrico. Los Estados que estén obligados por el anexo 1 excluirán de esta definición a las bicicletas con motor auxiliar del tipo descrito en dicho anexo.
Vehículo articulado: todo vehículo automotor seguido de un remolque sin eje delantero y unido al vehículo tractor de tal manera que una parte del remolque descanse sobre el vehículo tractor, y éste soporte una parte considerable del peso del remolque. Tal remolque se denomina “semi-remolque”.
Remolque: todo vehículo destinado a ser arrastrado por un automóvil.
Bicicleta: todo velocípedo provisto de un dispositivo mecánico de autopropulsión. Los Estados que estén obligados por el anexo I, incluirán también en esta definición las bicicletas con motor auxiliar del tipo descrito en dicho anexo.
Peso en carga de un vehículo: el peso del vehículo y de su carga, estando el vehículo detenido y en orden de marcha, incluido el peso del conductor y de cualesquiera otras personas transportadas al mismo tiempo;
Carga máxima: el peso de la carga declarado permisible por la autoridad competente del país donde esté matriculado el vehículo; y,
Peso máximo autorizado: el peso del vehículo y de la carga máxima cuando aquél está en orden de marcha.

Definiciones contenidas en la Convención de Viena sobre la circulación vial de 1968, algunas modificadas por el acuerdo europeo de 1971 que complementa la Convención.

Un vehículo está en "circulación internacional" por el territorio de un Estado, cuando: i) pertenece a una persona física o jurídica que tiene su residencia normal fuera de este Estado; ii) no está matriculado en este Estado, y iii) ha sido importado en él temporalmente. quedando, sin embargo, libre toda Parte Contratante para negarse a considerar como si estuviera en "circulación internacional" todo vehículo que hubiera permanecido en su territorio durante más de un año sin interrupción importante, cuya duración puede ser fijada por esa Parte Contratante.
Un conjunto de vehículos está en "circulación internacional", cuando uno por lo menos de los vehículos del conjunto se ajusta a esta definición.
Poblado: un espacio cuyos accesos y salidas están especialmente señalizados como tales.
Zona residencial: un espacio especialmente designado en el que se aplican normas de tráfico especiales y cuyos accesos y salidas están debidamente señalizados.
Vía: la superficie completa de todo camino o calle abierto a la circulación pública.
Calzada: la parte de la vía normalmente utilizada para la circulación de vehículos; una vía puede comprender varias calzadas separadas claramente entre sí, especialmente por una franja divisoria o una diferencia de nivel.
Borde de la calzada: significa, para los demás usuarios de la vía, la orilla del resto de la calzada, en las calzadas en que haya uno o varios carriles o pistas laterales reservados a la circulación de ciertos vehículos.
Carril: una cualquiera de las bandas longitudinales en las que puede estar subdividida la calzada, materializadas o no por marcas viales longitudinales, pero que tengan una anchura suficiente para permitir la circulación de una fila de automóviles que no sean motocicletas.
Carril para ciclistas: una parte de la calzada reservada a los ciclistas. Un carril para ciclistas deberá estar separado del resto de la calzada por marcas longitudinales en el pavimento.
Pista para ciclistas: una vía independiente o una parte independiente de una vía reservada a los ciclistas y señalizada como tal. Una pista para ciclistas deberá estar separada de otras vías o de otras partes de la misma vía mediante elementos estructurales.
Encrucijada: todo cruce a nivel, empalme o bifurcación de vías, incluidas las plazas formadas por tales cruces, empalmes o bifurcaciones.
Paso a nivel: todo cruce a nivel entre una vía y una línea de ferrocarril o de tranvía con plataforma independiente.
Autopista: una vía que ha sido especialmente concebida y construida para la circulación de automóviles, a la que no tienen acceso las fincas colindantes y que:

i) Salvo en determinados lugares o con carácter temporal, tiene calzadas distintas para la circulación en cada uno de los dos sentidos, separadas entre sí por una franja divisoria no destinada a la circulación o, en casos excepcionales, por otros medios;

ii) No cruza a nivel ninguna vía ni línea de ferrocarril o de tranvía, ni senda y

iii) Está especialmente señalizada como autopista.

Se considera que **un vehículo está:**

i) **Parado:** cuando está inmovilizado durante el tiempo necesario para tomar o dejar personas, o cargar o descargar cosas;

ii) **Estacionado:** cuando está inmovilizado por una razón distinta de la necesidad de evitar un conflicto con otro usuario de la vía o una colisión con un obstáculo, o la de obedecer los preceptos de los reglamentos de circulación, y su inmovilización no se limita al tiempo necesario para tomar o dejar personas, o cargar o descargar cosas.

Sin embargo, las Partes Contratantes podrán considerar como "parado" todo vehículo inmovilizado en las condiciones definidas en el inciso ii) del presente apartado, si la duración de su inmovilización no excede de un período fijado por la legislación nacional, y considerar como "estacionado" todo vehículo inmovilizado en las condiciones definidas en el inciso i) del presente apartado, si la duración de su inmovilización excede de un período fijado por la legislación nacional;

Ciclo: todo 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.

Ciclomotor: todo vehículo de dos o tres ruedas provisto de un motor térmico de propulsión cuya cilindrada no exceda de 50 cm3 y cuya velocidad máxima por construcción no exceda de 50 km (30 millas) por hora, pudiendo no obstante toda Parte Contratante, en su legislación nacional, no considerar como ciclomotores los vehículos que no tengan las características de los ciclos en cuanto a sus posibilidades de empleo, especialmente la característica de poder ser movidos por pedales, o cuya velocidad máxima por construcción, o cuya masa o cuyas características de motor excedan de ciertos límites. Nada en la presente definición podrá interpretarse en el sentido de que impida a las Partes Contratantes asimilar totalmente los ciclomotores a los ciclos para la aplicación de los preceptos de su legislación nacional sobre la circulación vial.

Motocicleta: todo vehículo de dos ruedas, con o sin sidecar, provisto de un motor de propulsión. Las Partes Contratantes podrán en su legislación nacional asimilar a las motocicletas los vehículos de tres ruedas cuya tara no exceda de 400 kg. El término "motocicleta" no incluye los ciclomotores; no obstante, las Partes Contratantes podrán, a condición de que hagan una declaración en ese sentido, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 54 de la presente Convención, asimilar los ciclomotores a las motocicletas a los efectos de la presente Convención2.

Vehículo de motor: todo vehículo provisto de un motor de propulsión y que circule por una vía por sus propios medios, excepto los ciclomotores en el territorio de las Partes Contratantes que no los hayan asimilado a las motocicletas y los vehículos que se desplacen sobre rieles.

Automóvil: todo vehículo de motor que sirva normalmente para el transporte vial de personas o de cosas o para la tracción vial de vehículos utilizados para el transporte de personas o de cosas. Este término comprende los trolebuses, es decir, los vehículos

conectados a una línea eléctrica y que no circulan sobre rieles. No comprende vehículos, como los tractores agrícolas, cuya utilización para el transporte vial de personas o de cosas o para la tracción vial de vehículos utilizados para el transporte de personas o de cosas sea sólo ocasional.

Remolque: todo vehículo construido para ser arrastrado por un vehículo de motor; este término comprende los semirremolques.

Semirremolque: todo remolque construido para ser acoplado a un automóvil de tal manera que repose parcialmente sobre éste y que una parte sustancial de su masa y de su carga estén soportados por dicho automóvil.

Remolque ligero: todo remolque cuya masa máxima autorizada no exceda de 750 kg.

Conjunto de vehículos: un grupo de vehículos acoplados que participan en la circulación vial como una unidad.

Vehículo articulado: el conjunto de vehículos constituido por un automóvil y un semirremolque acoplado al mismo.

Conductor: toda persona que conduzca un vehículo, automóvil o de otro tipo (comprendidos los ciclos), o que por una vía guíe cabezas de ganado, solas o en rebaño, o animales de tiro, carga o silla.

Masa máxima autorizada: la masa máxima del vehículo cargado, declarado admisible por la autoridad competente del Estado donde el vehículo esté matriculado.

Tara: la masa del vehículo sin personal de servicio, pasajeros ni carga, pero con la totalidad de su carburante y utensilios normales de a bordo.

Masa en carga: la masa efectiva del vehículo y de su carga, incluida la masa del personal de servicio y de los pasajeros.

Lado de la circulación y **correspondiente al lado de la circulación:** significan la derecha cuando, según la legislación nacional, el conductor de un vehículo debe cruzarse con otro vehículo dejando a éste a su izquierda; en caso contrario, significa la izquierda.

Ceder el paso a otros vehículos: el conductor de un vehículo no debe continuar su marcha o su maniobra ni reemprenderlas, si con ello puede obligar a los conductores de otros vehículos a modificar bruscamente la dirección o la velocidad de los mismos.

Peatones: las personas que empujen o tiren de un cochecito para bebés, una silla para inválidos o cualquier otro vehículo pequeño sin motor o que empujen un ciclo o un ciclomotor y las personas discapacitadas que se desplacen en sillas de ruedas movidas por esas personas o que circulen a velocidad de paso humano;

Luz de carretera: la luz del vehículo destinada a alumbrar la vía hasta una gran distancia delante del vehículo.

Luz de cruce: la luz del vehículo destinada a alumbrar la vía, delante del vehículo, sin ocasionar deslumbramiento o molestias injustificadas a los conductores y otros usuarios de la vía que vengan en sentido contrario.

Luz de posición delantera: la luz del vehículo destinada a indicar la presencia y la anchura del vehículo visto de frente.

Luz de posición trasera: la luz del vehículo destinada a indicar la presencia y la anchura del vehículo visto por detrás.
Luz de frenado: la luz del vehículo destinada a indicar a los demás usuarios de la vía, que se hallen detrás del vehículo, que el conductor está aplicando el freno de servicio.
Luz de niebla delantera: la luz del vehículo destinada a aumentar la iluminación de la vía en caso de niebla espesa, nieve, lluvia intensa o condiciones similares.
Luz de niebla trasera: la luz utilizada para aumentar la visibilidad del vehículo desde atrás en caso de niebla espesa, nieve, lluvia intensa o condiciones similares.
Luz de marcha atrás: la luz del vehículo destinada a alumbrar la vía detrás del vehículo y advertir a los demás usuarios de la vía que el vehículo está efectuando o a punto de efectuar maniobra de marcha atrás.
Luz indicadora de dirección: la luz del vehículo destinada a indicar a los demás usuarios de la vía que el conductor tiene el propósito de cambiar de dirección hacia la derecha o hacia la izquierda.
Luz de estacionamiento: la luz utilizada para indicar la presencia de un vehículo estacionado; puede sustituir a las luces de posición delantera y trasera.
Luz de gálibo: la luz colocada cerca del límite exterior de la anchura total y lo más cerca posible de la parte más alta del vehículo con el fin de indicar claramente la anchura total. Esta señal sirve de complemento a las luces de posición en algunos automóviles y remolques haciendo destacar especialmente su tamaño.
Señal de advertencia de peligro: la señal emitida por el funcionamiento simultáneo de todas las luces indicadoras de dirección.
Luz lateral: la luz colocada en el costado destinada a indicar la presencia del vehículo visto de lado.
Luz especial de advertencia: la luz destinada a señalizar los vehículos con preferencia de paso o un vehículo o grupo de vehículos cuya presencia en la vía requiera que los demás usuarios adopten precauciones especiales, en particular convoyes de vehículos, vehículos de tamaño excepcional y vehículos o equipo de construcción o mantenimiento de carreteras.
Dispositivo de alumbrado de la placa de matrícula posterior: un dispositivo que asegure la iluminación de la placa de matrícula posterior; podrá estar constituido por varios elementos ópticos.
Luz (de circulación) de día: una luz destinada a facilitar la percepción y la visibilidad durante el día de un vehículo en circulación visto de frente.
Dispositivo reflectante: un dispositivo destinado a indicar la presencia de un vehículo por el reflejo de la luz emanada de una fuente luminosa ajena a dicho vehículo.
Superficie iluminadora: la proyección ortogonal en un plano transversal vertical, de la superficie efectiva desde la cual se emite la luz. En el caso de un dispositivo reflectante, la superficie eficaz es la superficie visible de la unidad óptica del dispositivo.

Definiciones que figuran en el Reglamento (CE) núm. 998/2003 del parlamento europeo y del consejo de 26 de mayo de 2003 por el que se aprueban las normas zoosanitarias aplicables a los **desplazamientos de animales de compañía sin ánimo comercial,** y se modifica la Directiva 92/65/CEE del Consejo.

Animales de compañía: los animales de las especies incluidas en la lista que figura en el anexo I que acompañen a su propietario o a una persona física que se responsabilice de los mismos en nombre del propietario durante el desplazamiento, y que no se destinen a una operación de venta o de transmisión de propiedad.
Pasaporte: todo documento que permita identificar claramente al animal de compañía, que incluya las indicaciones que permitan comprobar su cumplimiento del presente Reglamento, que debe establecerse con arreglo al segundo párrafo del artículo 17.
Desplazamiento: todo movimiento de un animal de compañía entre Estados miembros, o su introducción o reintroducción en el territorio de la Comunidad procedente de un tercer país.

Definiciones contenidas en el Acuerdo europeo, de 15 de noviembre de 1975, sobre las **principales vías de tráfico internacional.**

Vía rápida. Es una vía reservada a la circulación automovilística, accesible sólo desde accesos o cruces reglamentados y en la que está especialmente prohibido detenerse o estacionar en la calzada.
Autopista. se entenderá una vía especialmente diseñada y construida para la circulación automovilística, que no tiene comunicación con las propiedades vecinas y que: i) salvo en puntos concretos o de manera temporal, está dotada, para los dos sentidos de circulación, de calzadas distintas separadas una de otra por medio de una franja de terreno no destinada a la circulación o, de forma excepcional, por otros medios; ii) no cruza a nivel otras vías de tráfico automovilístico, ni vías de ferrocarril o de tranvía, ni caminos para la circulación peatonal; iii) está especialmente señalizada como autopista.
Carretera convencional: Es aquella abierta a todas las categorías de usuarios y vehículos. Puede tener una calzada o calzadas separadas.

Definiciones de carreteras en función de la distribución competencial.

Estatales: las de interés general o cuya realización afecte a más de una CA (art. 149.1.24ª CE). Integran la denominada “Red de Carreteras del Estado” (art. 4.2 Ley de Carreteras).
Autonómicas: el itinerario se desarrolla íntegramente en el territorio de la CA” (art. 148.1.5ª CE).

Locales. Bajo la regulación de la legislación autonómica, su itinerario se desarrolla íntegramente en el territorio de una CA. Su gestión y conservación son a cargo del ente local. Son las carreteras de las Diputaciones provinciales o Cabildos insulares

Definiciones sobre visibilidad que se deducen de Guía Codificada de Infracciones de Tráfico publicada por la DGT (edición de 11.06.2018)

Tramo de visibilidad reducida: La vía, por si sola, tiene una visibilidad reducida (curvas, cambios de rasante).

Visibilidad disponible: La vía tiene visibilidad en condiciones normales, pero por algún motivo, que debe concretarse en la denuncia, no existe suficiente visibilidad. Así, para el RGC disminuyen sensiblemente la visibilidad: la niebla, la lluvia intensa, la nevada, las nubes de humo o de polvo o cualquier otra circunstancia análoga.

Definiciones contenidas en la Resolución de 1 de junio de 2009, de la Dirección General de Tráfico, por la que se aprueba el Manual de Señalización Variable, sobre los niveles de nieve en las vías y su influencia en el tráfico.

Colores de la nieve. Se establecen cuatro niveles de circulación asociados a estados de la calzada por la presencia de nieve.

- **Verde.** Significa prudencia. Comienza a nevar. Aunque la circulación no se ve afectada, conviene mostrarse extremar la prudencia… Se recomienda no sobrepasar la velocidad de 100 km/h en autopistas y autovías, y de 80 km/h en el resto de carreteras. Los camiones deben circular por el carril derecho y no pueden adelantar.
- **Amarillo.** Significa precaución. La calzada empieza a cubrirse de nieve. En este nivel no se permite circular a los camiones y vehículos articulados. Los turismos y autobuses no deberían rebasar la velocidad de 60 km/h.
- **Rojo**. Significa circulación muy difícil. La calzada se encuentra completamente cubierta de nieve. En esta situación, la circulación sólo es posible haciendo uso de las cadenas u otros dispositivos autorizados. La velocidad a la que, como máximo, se recomienda circular es de 30 km/h. No se permite la circulación de autobuses, camiones y vehículos articulados[741].
- **Negro.** Significa que la carretera está intransitable para cualquier tipo de vehículo y existe un claro riesgo de quedar inmovilizado por períodos prolongados de tiempo.

Definiciones sobre accidentes de trabajo contenidas en el Real Decreto Legislativo 8/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social

[741] *Esta redacción no impide circular a los trenes de carretera, es decir, a los vehículos de motor que llevan enganchado un remolque.*

Accidente de trabajo: Se entiende por accidente de trabajo toda lesión corporal que el trabajador sufra con ocasión o por consecuencia del trabajo que ejecute por cuenta ajena.

Se consideran accidentes de trabajo:

a) Los que sufra el trabajador al ir o al volver del lugar de trabajo **(accidentes "in itinere").**

b) Los que sufra el trabajador con ocasión o como consecuencia del desempeño de cargos electivos de carácter sindical, así como los ocurridos al ir o al volver del lugar en que se ejerciten las funciones propias de dichos cargos (incluye los **accidentes "en misión").**

Definiciones contenidas en el Anexo III, Sección II del Reglamento General de Circulación referidas al régimen específico de circulación de convoyes y columnas militares, transportes especiales de material militar en vehículos pertenecientes al Ministerio de Defensa o al servicio de los Cuarteles Generales Militares Internacionales de la OTAN.

Columna militar: un grupo de vehículos que se mueven bajo un único jefe de columna por la misma ruta, al mismo tiempo y en la misma dirección. Las columnas pueden estar compuestas de varios elementos organizados que se denominan «convoyes o unidades de marcha».

Convoy: todo grupo de vehículos, constituido al menos por tres unidades, de las cuales dos serán los vehículos señalizadores de cabeza y cola. Estos vehículos de cabeza y cola deberán montar la señal V-2.

Definiciones que figuran en la Orden FOM/273/2016, de 19 de febrero, por la que se aprueba la Norma 3.1IC Trazado, de la Instrucción de Carreteras.

Área metropolitana: Zona urbana que engloba una ciudad central que da nombre al área y un conjunto de poblaciones satélites que pueden funcionar como ciudades dormitorio, industriales, comerciales y servicios.

Carretera de calzadas separadas: Es la que tiene calzadas diferenciadas para cada sentido de circulación, con una separación física entre ambas. Puede tener más de una calzada para cada sentido de circulación.

Carretera de calzada única: Es la que tiene una calzada para ambos sentidos de circulación, generalmente sin separación física. Puede tener, excepcionalmente, un sentido de circulación.

Apartadero: Ensanche de la plataforma de la carretera destinado a permitir la detención o el estacionamiento temporal de los vehículos.

Gorjal: Corona anular que se sitúa en algunas glorietas entre la calzada anular y la isleta central, para que pueda ser pisada por vehículos de grandes dimensiones que, al girar, requieren un área mayor a la que necesita el resto de los vehículos.

Lecho de frenado: Elemento paralelo a la plataforma o divergente de la misma, en tramos de fuerte y prolongada pendiente, destinado a facilitar la detención de vehículos con insuficiencias en su sistema de frenado.
Mediana[742]**:** Franja longitudinal situada entre dos plataformas separadas con distinto sentido de circulación, no destinada a la circulación.
Nariz: Superficie de plataforma común a dos vías, comprendida entre la sección en que se separan las calzadas y la sección en la que se separan las plataformas.
Paso de mediana: Interrupción en la separación física entre los dos sentidos de circulación de una carretera de calzadas separadas, que facilita la comunicación entre ambas en casos singulares y de emergencia.
Rampa: Inclinación de una rasante ascendente en el sentido de avance.
Rasante: Línea de una vía considerada en su inclinación o paralelismo respecto del plano horizontal.

Definiciones que figuran en la Directiva 2002/15/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2002, relativa a la ordenación del tiempo de trabajo de las personas que realizan actividades móviles de transporte por carretera.

d) "trabajador móvil",[743] cualquier trabajador que forme parte del personal que se desplace, incluidos las personas en prácticas y los aprendices, que estén al servicio de una empresa que efectúe, por cuenta ajena o propia, servicios de transporte de viajeros o de mercancías por carretera;
e) "conductor autónomo"[744]**,** toda persona cuya actividad profesional principal consista en efectuar servicios de transporte de viajeros o de mercancías por carretera a cambio de una remuneración en el sentido de la legislación comunitaria y al amparo de una licencia comunitaria o de cualquier otra habilitación profesional para llevar a cabo los servicios de transportes mencionados, que esté habilitada para trabajar por cuenta propia y que no esté relacionada con un empresario mediante un contrato de trabajo o mediante cualquier otro tipo de relación laboral jerárquica, que es libre para organizar las actividades laborales pertinentes, cuyos ingresos dependan directamente de los beneficios realizados y que disponga de la libertad necesaria para mantener relaciones comerciales con varios clientes, ya sea individualmente o en colaboración con otros conductores autónomos.

Definiciones contenidas en el Reglamento (CE) núm. 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera.

---

[742] *Su función principal es independizar el tráfico de uno y otro sentido con el objeto de evitar que se produzcan colisiones frontales.*
En algunos países iberoamericanos se denomina "cantero" y cuando consiste simplemente en líneas continuas se denomina "cantero ficticio".

[743] *Equivale a "trabajador por cuenta ajena"*

[744] *Equivale a "trabajador por cuenta propia".*

A los efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

a) «transporte por carretera»: todo desplazamiento realizado total o parcialmente por una carretera abierta al público de un vehículo, vacío o con carga, destinado al transporte de viajeros o de mercancías;

b) «vehículo»: un vehículo de motor, un tractor, un remolque o un semirremolque o un conjunto de estos vehículos, tal como se definen dichos términos a continuación:

- **«vehículo de motor»:** todo vehículo provisto de un dispositivo de propulsión que circule por carretera por sus propios medios, distinto de los que se desplazan permanentemente sobre carriles, y destinado normalmente al transporte de viajeros o de mercancías,
- **«tractor»:** todo vehículo provisto de un dispositivo de autopropulsión que circule por carretera, distinto de los que se desplazan permanentemente sobre carriles, y concebido especialmente para tirar de remolques, semirremolques, herramientas o máquinas, o para empujarlos o accionarlos,
- **«remolque»:** todo vehículo de transporte destinado a ser enganchado a un vehículo de motor o a un tractor,
- **«semirremolque»:** un remolque sin eje delantero, acoplado de forma que una parte importante de su peso y del peso de su carga sea soportada por el tractor o el vehículo de motor;

c) «conductor»: toda persona que conduzca el vehículo, incluso durante un corto período, o que esté a bordo de un vehículo como parte de sus obligaciones para conducirlo en caso de necesidad;

d) «pausa»: cualquier período durante el cual un conductor no pueda llevar a cabo ninguna actividad de conducción u otro trabajo y que sirva exclusivamente para su reposo;

e) «otro trabajo»: cualquier actividad definida como tiempo de trabajo con arreglo al artículo 3, letra a), de la Directiva 2002/15/CE, salvo la conducción, incluido cualquier trabajo para el mismo u otro empresario dentro o fuera del sector del transporte;

f) «descanso»: cualquier período ininterrumpido durante el cual un conductor pueda disponer libremente de su tiempo;

g) «período de descanso diario»: el período diario durante el cual un conductor puede disponer libremente de su tiempo, ya sea un «período de descanso diario normal» o un «período de descanso diario reducido»: — «período de descanso diario normal»: cualquier período de descanso de al menos 11 horas. Alternativamente, el período de descanso diario normal se podrá tomar en dos períodos, el primero de ellos de al menos tres horas ininterrumpidas y el segundo de al menos 9 horas ininterrumpidas, — «período de descanso diario reducido»: cualquier período de descanso de al menos 9 horas, pero inferior a 11 horas;

h) «período de descanso semanal»: el período semanal durante el cual un conductor puede disponer libremente de su tiempo, ya sea un «período de descanso semanal normal» o un «período de descanso semanal reducido»: — «período de descanso

semanal normal»: cualquier período de descanso de al menos 45 horas, — «período de descanso semanal reducido»: cualquier período de descanso inferior a 45 horas que, sujeto a las condiciones establecidas en el artículo 8, apartado 6, se puede reducir hasta un mínimo de 24 horas consecutivas;
i) «semana»: el período de tiempo comprendido entre las 00.00 del lunes y las 24.00 del domingo;
j) «tiempo de conducción»: el tiempo que dura la actividad de conducción registrada: — automática o semiautomáticamente por un aparato de control tal como se define en el anexo I y en el anexo IB del Reglamento (CEE) núm. 821/85, o — manualmente de conformidad con el artículo 16, apartado 2, del Reglamento (CEE) núm. 3821/85;
k) «tiempo diario de conducción»: el tiempo acumulado total de conducción entre el final de un período de descanso diario y el principio del siguiente período de descanso diario o entre un período de descanso diario y un período de descanso semanal;
l) «tiempo semanal de conducción»: el tiempo acumulado total de conducción durante una semana;
m) «masa máxima autorizada»: la masa máxima admisible del vehículo dispuesto para la marcha, incluida la carga útil;
n) «servicios regulares de viajeros»: los servicios nacionales e internacionales a los que se refiere el artículo 2 del Reglamento (CEE) núm. 684/92 del Consejo, de 16 de marzo de 1992, por el que se establecen normas comunes para los transportes internacionales de viajeros efectuados con autocares y autobuses;
o) «conducción en equipo»: la situación en la que, durante cualquier período de conducción entre cualesquiera dos períodos consecutivos de descanso diario, o entre un período de descanso diario y un período de descanso semanal, haya al menos dos conductores en el vehículo que participen en la conducción. Durante la primera hora de conducción en equipo, la presencia de otro conductor o conductores es optativa, pero durante el período restante es obligatoria;
p) «empresa de transporte»: cualquier persona física o jurídica, o cualquier asociación o grupo de personas sin personalidad jurídica, con o sin ánimo de lucro, o cualquier organismo oficial, tanto si tiene personalidad jurídica propia como si depende de una autoridad que tenga dicha personalidad, cuya actividad sea el transporte por carretera, que actúe por cuenta de otro o por cuenta propia;
q) «período de conducción»: el tiempo de conducción acumulado desde el momento en que un conductor empieza a conducir tras un período de descanso o una pausa hasta que toma un período de descanso o una pausa. El período de conducción puede ser continuado o interrumpido.

Definiciones contenidas en la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.

1. Cargador es quien contrata en nombre propio la realización de un transporte y frente al cual el porteador se obliga a efectuarlo.
2. Porteador es quien asume la obligación de realizar el transporte en nombre propio con independencia de que lo ejecute por sus propios medios o contrate su realización con otros sujetos.
3. Destinatario es la persona a quien el porteador ha de entregar las mercancías en el lugar de destino.
3. Destinatario es la persona a quien el porteador ha de entregar las mercancías en el lugar de destino.
4. Expedidor es el tercero que por cuenta del cargador haga entrega de las mercancías al transportista en el lugar de recepción de la mercancía.

Definiciones contenidas en la Directiva (UE) 2015/413 del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 de marzo de 2015 por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico en materia de seguridad vial.

A efectos de la presente Directiva, se entenderá por:

a) «vehículo», todo vehículo de motor, incluidas las motocicletas, utilizado normalmente para el transporte de personas o bienes por carretera.
b) «Estado miembro de la infracción», el Estado miembro en el que se cometió la infracción.
c) «Estado miembro de matriculación», el Estado miembro en el que está matriculado el vehículo con el que se cometió la infracción.
d) «exceso de velocidad»[745]**,** la superación los límites de velocidad vigentes en el Estado miembro de la infracción para la vía o el tipo de vehículo de que se trate.
e) «no utilización del cinturón de seguridad», el incumplimiento de la obligación de usar el cinturón de seguridad o de utilizar un dispositivo de retención para niños con arreglo a la Directiva 91/671/CEE del Consejo y al Derecho del Estado miembro de la infracción.
f) «no detención ante un semáforo en rojo», la no detención ante un semáforo en rojo o cualquier otra señal de detención pertinente, según la define el Derecho del Estado miembro de la infracción.

[745] *Estos excesos pueden ser enormes. El 26.09.2018 la policía austríaca detuvo a un conductor de esa nacionalidad que llegó a circular, sin permiso válido, por la autopista A1 de aquel país, a 338 km/h. La policía tuvo que provocar un atasco para poder detenerlo.*

g) «conducción en estado de embriaguez», la conducción bajo los efectos del alcohol, según la define el Derecho del Estado miembro de la infracción.
h) «conducción bajo los efectos de drogas», la conducción bajo los efectos de estupefacientes u otras sustancias con efectos similares, según la define el Derecho del Estado miembro de la infracción.
i) «no utilización del casco de protección», la no utilización de un casco de protección, según la define el Derecho del Estado miembro de la infracción.
j) «circulación por un carril prohibido», la utilización ilegal de una parte de la calzada, como el arcén, el carril reservado a los transportes públicos o un carril cerrado de manera temporal por motivos de congestión del tráfico o de obras públicas, según la define el Derecho del Estado miembro de la infracción.
k) «utilización ilegal de un teléfono móvil o de cualquier otro dispositivo de comunicación durante la conducción», la utilización ilegal de un teléfono móvil o de cualquier otro dispositivo de comunicación durante la conducción, según la define el Derecho del Estado miembro de la infracción.
l) «punto de contacto nacional», la autoridad competente designada para el intercambio de datos de matriculación de vehículos.
m) «búsqueda automatizada», un procedimiento de acceso en red para consultar las bases de datos de uno, varios o todos los Estados miembros o países participantes.
n) «titular del vehículo», la persona a cuyo nombre está matriculado el vehículo, según la define el Derecho del Estado miembro de matriculación.

Definiciones de las características funcionales de una vía que figuran en la aplicación ARENA destinada a tomar datos de los accidentes de tráfico.

Carreteras de calzada única: Son las que tienen una sola calzada para ambos sentidos de circulación, sin separación física, independientemente del número de carriles. **Carreteras de doble calzada:** Son las que tienen dos calzadas diferenciadas, con una separación entre ambas.
Carreteras de más de dos calzadas: Son las que tienen más de dos calzadas diferenciadas, con separaciones entre ellas.
Zona periurbana: Tramo de carretera que, sin discurrir por zona urbana, al menos uno de sus márgenes colinda con una zona urbanizada y en el que además existe una densidad de nudos o accesos superior a 1 nudo o acceso por kilómetro. Dentro de esta categoría se incluirán las rondas o cinturones cuyo objeto es la circulación del tráfico urbano.
Circunvalación: Vía que rodea total o parcialmente una población, enlazando las que afluyen a ella para acceder a otras.
Calle residencial: Está regulada por las señales S-28 y S-29.

S-28. Calle residencial. Indica las zonas de circulación especialmente acondicionadas que están destinadas en primer lugar a los peatones y en las que se aplican las normas especiales de circulación siguientes: la velocidad máxima de los vehículos está fijada en 20 kilómetros por hora y los conductores deben conceder prioridad a los peatones. Los vehículos no pueden estacionarse más que en los lugares designados por señales o por marcas. Los peatones pueden utilizar toda la zona de circulación. Los juegos y los deportes están autorizados en ella. Los peatones no deben estorbar inútilmente a los conductores de vehículos.

S-29. Fin de calle residencial. Indica que se aplican de nuevo las normas generales de circulación.

Calle peatonal: Vías reservadas a la circulación de peatones. Excepcionalmente se permite el paso de vehículos de emergencias, de servicio público y de bicicletas.

Zona a 30: Está regulada por las señales S-30 y S-31.

S-30. Zona a 30. Indica la zona de circulación especialmente acondicionada que está destinada en primer lugar a los peatones. La velocidad máxima de los vehículos está fijada en 30 kilómetros por hora. Los peatones tienen prioridad.

S-31. Fin de zona a 30. Indica que se aplican de nuevo las normas generales de circulación.

Definiciones de accidentes:

Según el tipo de daños:

- **Daños personales,** en los sujetos del accidente, distinguiendo entre accidentes con heridos, o accidentes mortales, cuando se produce alguna muerte en plazo de 24 horas tras el accidente
- **Daños materiales** en las cosas.

Según el tipo de accidente:

Salida de la vía sin choque o colisión.

- **Ordinaria** si es a un mismo nivel.
- **Con precipitación** si es a otro inferior o superior.

Vuelco:

- **Parcial,** si alguna rueda toca suelo.
- **Lateral,** si está apoyado en uno de sus lados.
- **Total,** con todas las ruedas en el aire.
- **De campana,** si da vueltas sobre su parte anterior.
- **De tonel,** si las da transversalmente.

Choque: Un vehículo en movimiento colisiona contra uno estacionado o un elemento fijo de la vía.
Atropello: Una unidad de tráfico en movimiento contra otra manifiestamente más débil.
Colisión: Dos o más vehículos se contactan golpeándose en cualquiera de sus partes. A su vez se divide en: **Colisión de un único vehículo:** Sucede cuando un vehículo golpea un objeto tal como un poste, un árbol, una piedra o un muro. En algunos casos puede implicar a peatones y otros usuarios de la vía. Este tipo de accidentes pueden ocasionar daños a los pasajeros, a los peatones y daños materiales, incluso considerable. **Embestida** o colisión lateral (parte anterior de un vehículo golpea alguno de los laterales de otro). Muy típicas en los cruces por no respetar el derecho de paso. **Topetazo o colisión frontal.** **Alcance o colisión trasera**[746]**:** Parte anterior golpea la parte posterior. La falta de respeto a la distancia de seguridad es una de sus principales causas. **Colisión en cadena:** Cuando en la colisión por alcance son varias las unidades que participan. Habitual en situaciones de niebla densa. **Colisión múltiple:** Chocan varias unidades sin ser por alcance. Un accidente previo puede provocar este tipo de colisión. **Colisión y huida.** Tipo de colisión en el que el conductor que la provoca huye del lugar del accidente muchas veces sin auxiliar a las víctimas. **Rascada positiva:** Distinto sentido. **Rascada negativa:** Igual sentido.
Arrollamiento: Un vehículo que circula por trazado férreo colisiona contra otro de forma desproporcionadamente manifiesta.

Definiciones contenidas en la Orden INT/2223/2014, de 27 de octubre, por la que se regula la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico.

ANEXO II. Datos que se deben suministrar por los agentes encargados de la vigilancia y el control del tráfico

[746] *No siempre tiene la culpa el conductor que golpea la parte de atrás de otro automóvil. Si el que va delante frena sin ninguna razón o da marcha atrás, es posible que no se haya podido evitar el accidente por alcance. En estos casos, el conductor afectado debe buscar pruebas o testigos del accidente, aunque no es fácil poder demostrar la culpa del otro implicado.*
En el tráfico urbano con alta densidad de tráfico la principal causa de los accidentes por alcance es no prestar atención permanente a la conducción.
En caso de que en una rampa se vaya hacia atrás un vehículo situado delante de otro también sería colisión, aunque no se podría calificar como alcance y el responsable sería el que permite que se deslice su vehículo hacia atrás, tal como señala el art. 13.1 TRLTSV: "El conductor debe estar en todo momento en condiciones de controlar su vehículo".

1. Accidente de tráfico con víctimas. Deben reunir las circunstancias siguientes:

a) Producirse, o tener su origen, en una de las vías o terrenos objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

b) Resultar a consecuencia de los mismos una o varias personas fallecidas o heridas.

c) Estar implicado, al menos, un vehículo en movimiento. La definición de vehículo será la recogida en el anexo I de la Ley de Tráfico. Se incluirán también, por tanto, los accidentes con tranvías, trenes y demás vehículos de raíles implicados, siempre que se produzcan en vías y terrenos públicos aptos para la circulación, en los que resulte de aplicación el referido texto.

Las colisiones múltiples entre más de dos vehículos se considerarán como un único accidente, si son sucesivas.

Se excluirán:

a) Los accidentes provocados por muertes naturales confirmadas o en los que existan indicios de suicidio o intento de suicidio, excepto cuando produzcan daños a otras personas.

b) Los homicidios, lesiones intencionadas a terceros y/o daños intencionados a propiedades.

2. Vehículo implicado en un accidente de tráfico. Se considera que un vehículo está implicado en un accidente de tráfico cuando concurren una o varias de las circunstancias siguientes:

a) Entrar el vehículo en colisión con:

- Otro u otros vehículos, en movimiento, parados o estacionados.
- Peatones.
- Animales.
- Otro obstáculo.

b) Sin haber entrado en colisión, haber resultado, como consecuencia del accidente, fallecidos o heridos el conductor y/o algún pasajero del vehículo, o haberse ocasionado sólo daños materiales.

c) Estar el vehículo parado o estacionado en forma peligrosa, de modo que constituya **uno de los factores del accidente.**

d) Sin haber sufrido el vehículo o sus ocupantes directamente las consecuencias del accidente, constituir el comportamiento del conductor o de alguno de los pasajeros uno de los factores del accidente.

e) Haber sido arrollado el conductor o un pasajero del vehículo por otro en el momento en que subía o descendía de él, o después de haber caído desde el vehículo a la vía, en cuyo caso ambos vehículos se consideran implicados en el accidente.

3. Persona implicada en un accidente de tráfico. Se consideran personas implicadas en un accidente de tráfico los ocupantes de los vehículos definidos en el punto anterior y también los peatones cuando resulten afectados por un accidente de tráfico o su comportamiento haya sido uno de los factores del mismo, conforme a las siguientes circunstancias:

a) «Conductor»: Toda persona que, en el momento del accidente, lleva la dirección de un vehículo implicado en un accidente de tráfico. En vehículos que circulen en función de aprendizaje de la conducción, es conductor la persona que está a cargo de los mandos adicionales.

b) «Pasajero»: Toda persona que, sin ser conductor, se encuentra dentro o sobre un vehículo, o es arrollada mientras está subiendo o bajando del vehículo. Los conductores que han dejado de llevar la dirección del vehículo y son arrollados mientras suben o bajan del mismo se consideran pasajeros.

c) «Peatón»: Toda persona que, sin ser conductor ni pasajero, se ve implicada en un accidente de circulación.

- **Se consideran peatones** quienes empujan o arrastran un coche de niño o de una persona con movilidad reducida o cualquier otro vehículo sin motor de pequeñas dimensiones, los que conducen a pie un ciclo, ciclomotor o motocicleta; las personas que se desplazan en silla de ruedas, con o sin motor; las personas que se desplazan sobre patines u otros artefactos parecidos; las personas que se encuentran reparando el vehículo, empujándolo o realizando otra operación fuera del mismo; los conductores o pasajeros que, tras haber abandonado sus vehículos, son arrollados mientras se alejan de los mismos caminando.
- **También se consideran peatones,** a los solos efectos de la cumplimentación de los formularios de accidentes, y sin perjuicio de las definiciones establecidas con carácter general en el anexo I del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, las personas que se desplazan sobre un animal de monta y las personas que guían un animal o animales.

B) Clasificación de las personas implicadas en accidentes de tráfico con víctimas

«Víctima»: Toda persona que, como consecuencia de un accidente de tráfico, resulta muerta o herida según las siguientes definiciones:

a) «Fallecido a veinticuatro horas»: Toda persona que, como consecuencia de un accidente de tráfico, fallece en el acto o dentro de las siguientes veinticuatro horas. Para ello los agentes encargados de la vigilancia y control del tráfico realizarán el seguimiento de todos los heridos que hayan precisado hospitalización.

b) «Herido con hospitalización superior a veinticuatro horas»: Toda persona que, como consecuencia de un accidente de tráfico, precisa una hospitalización superior a veinticuatro horas.

c) «Herido con asistencia sanitaria igual o inferior a veinticuatro horas»: Toda persona herida en un accidente de tráfico que no haya precisado hospitalización superior a veinticuatro horas y que haya sido atendido por los servicios sanitarios correspondientes.

Se incluyen como víctimas las personas fallecidas o heridas en un accidente provocado por la muerte natural, suicidio o intento de suicidio de otro usuario. Y se excluyen los casos confirmados de muertes naturales o en los que existan indicios de suicidio.

«Ileso»: Toda persona implicada en un accidente de tráfico a la que no le sean aplicables las definiciones de fallecido a veinticuatro horas o herido.

Definiciones de los principales indicadores estadísticos del Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico.

1. Referidos a la gravedad de los accidentes:

«Accidente de tráfico con víctimas»: Accidente que reúne las circunstancias descritas en el punto 1 del anexo II.A).

«Accidente de tráfico mortal»: Accidente de tráfico con víctimas cuando, al menos, una de ellas resulte fallecida, según lo dispuesto en el punto 2.1.

«Accidente de tráfico grave»: Accidente de tráfico con víctimas no definido como accidente de tráfico mortal en el que, al menos, una de las personas implicadas resulte herida con hospitalización superior a las veinticuatro horas.

2. Referidos a la gravedad de las lesiones:

«Fallecido»: Toda persona que, como consecuencia de un accidente de tráfico, **fallece en el acto o dentro de los siguientes treinta días,** lo que se determinará utilizando las bases de datos de mortalidad disponibles.

Se excluirán los casos confirmados de muertes naturales o en los que existan indicios de suicidio.

«Herido con hospitalización superior a veinticuatro horas»: Toda persona que conste en el Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico como tal.

«Herido con asistencia sanitaria igual o inferior a veinticuatro horas»: Toda persona que conste en el Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico como tal.

Definiciones que figuran en el Reglamento núm. 129 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE): Prescripciones uniformes relativas a la homologación de sistemas reforzados de retención infantil utilizados a bordo de vehículos de motor (SRIR).

«Sistema de retención infantil» (SRI): dispositivo capaz de acoger en posición de supino o de sentado a un niño ocupante de un vehículo de motor. Está concebido para reducir el riesgo de heridas del niño en caso de colisión o de desaceleración brusca del vehículo, al limitar la movilidad del cuerpo.
«Tipo de sistema de retención infantil» sistema de retención infantil que no difiere de otro en aspectos básicos, como: • la categoría en la que está homologado el sistema de retención; • el diseño, el material y la fabricación del sistema de retención infantil. • Se considerará que los sistemas de retención infantil convertibles o modulares no difieren en términos de diseño, material o fabricación.
«i-Size»: (sistemas de retención infantil ISOFIX universales e integrales): categoría de sistemas de retención infantil destinados a ser utilizados en todas las plazas de asiento para i-Size de un vehículo, definidos y homologados conforme a los Reglamentos no 14 y no 16.
«Integral»: clase de sistema de retención infantil que indica que el niño está retenido solo por componentes que forman el sistema de retención infantil (p. ej., arnés de correas, pantalla, etc.) y no por medios fijados directamente al vehículo (p. ej., cinturón de seguridad).
«ISOFIX»[747]**:** un sistema que proporciona un método para fijar un sistema de retención a un vehículo. Se basa en dos anclajes del vehículo y dos piezas de fijación correspondientes del sistema de retención infantil junto con un medio de limitar la rotación del sistema de retención infantil. Los tres anclajes del vehículo han de estar homologados con arreglo al Reglamento no 14.
«ISOFIX universal»: ISOFIX que incluye una fijación superior o bien una pata de apoyo, a fin de limitar la rotación del sistema de retención infantil, fijado al vehículo correspondiente o apoyado en este.
«ISOFIX para vehículos específicos»: categoría de sistema de retención infantil que se fija a tipos de vehículos específicos. Todos los anclajes del vehículo han de estar homologados con arreglo al Reglamento no 14. También designa a sistemas de retención infantil que incluyen el salpicadero como zona de contacto con el vehículo.

[747] *Existen en el mercado maletas con sujeción ISOFIX lo que permite añadir espacio de transporte dentro del vehículo, incluso en el asiento del copiloto.*

«Estatura»: estatura del niño para la que se diseñó y homologó el sistema de retención infantil. Los sistemas de retención infantil pueden abarcar cualquier rango de estaturas, a condición de que se reúnan todos los requisitos.

«Orientación»: sentido para el que está homologado el sistema de retención infantil. Es preciso efectuar las precisiones siguientes:

a) «Orientado hacia delante» significa orientado en el sentido normal de marcha del vehículo.

b) «Orientado hacia atrás» significa orientado en el sentido opuesto al sentido normal de marcha del vehículo.

c) «Orientado hacia un lado» significa orientado perpendicularmente al sentido normal de marcha del vehículo.

«Sistema especial de retención»: sistema de retención de niños concebido para niños con necesidades especiales debidas a una discapacidad física o mental; en particular, este sistema permite colocar dispositivos adicionales de retención en cualquier parte del cuerpo del niño, pero debe incluir como mínimo un medio principal de retención que se ajuste a los requisitos del presente Reglamento.

«Sistema de anclaje ISOFIX»: sistema compuesto por dos anclajes inferiores ISOFIX, conformes con el Reglamento no 14, para fijar un sistema de retención infantil ISOFIX junto con un dispositivo antirrotación.

- **«Anclaje inferior ISOFIX»:** barra cilíndrica horizontal de 6 mm de diámetro, que sobresale de la estructura del vehículo o del asiento para alojar y sujetar un sistema de retención ISOFIX mediante fijaciones ISOFIX.
- **«Fijación ISOFIX»:** una de las dos conexiones que cumple las exigencias del punto 6.3.3 del presente Reglamento, sobresale de la estructura del sistema de retención infantil ISOFIX y es compatible con un anclaje inferior ISOFIX.

«Dispositivo antirrotación»: dispositivo destinado a limitar la rotación del sistema de retención infantil durante una colisión del vehículo, formado por:

a) una correa de anclaje superior; o

b) una pata de apoyo.

Cumple los requisitos del presente Reglamento y va fijado a un sistema de anclaje ISOFIX y anclajes superiores ISOFIX o la superficie de contacto del suelo del vehículo que cumpla los requisitos del Reglamento no 14.

Un dispositivo antirrotación para un ISOFIX para vehículos específicos puede incluir un anclaje superior, una pata de apoyo o cualquier otro medio capaz de limitar la rotación.

«Correa de fijación superior ISOFIX»: correa (o equivalente) que se extiende desde la parte superior del sistema de retención infantil ISOFIX hasta el anclaje de fijación superior ISOFIX y que consta de un sistema de ajuste, un sistema de reducción de la tensión y un conector de fijación superior ISOFIX.

- **«Anclaje de fijación superior ISOFIX»:** elemento que cumple los requisitos del Reglamento no 14, como por ejemplo una barra, situado en una zona definida, diseñado para admitir el conector de anclaje superior ISOFIX y transferir su fuerza de sujeción a la estructura del vehículo.
- **«Conector de fijación superior ISOFIX»:** dispositivo destinado a fijarse a un anclaje de fijación superior ISOFIX.
- **«Gancho de fijación superior ISOFIX»:** un conector de fijación superior ISOFIX utilizado normalmente para fijar una correa de fijación superior ISOFIX a un anclaje de fijación superior ISOFIX, como se define la figura 3 del Reglamento no 14.
- **«Accesorio de fijación superior ISOFIX»:** dispositivo para sujetar la correa de fijación superior ISOFIX al sistema de retención infantil ISOFIX.

«Elemento de reducción de la tensión»: sistema que permite liberar el dispositivo que regula y mantiene la tensión en la correa de fijación superior ISOFIX.

«Pata de apoyo»: dispositivo antirrotación fijado permanentemente a un sistema de retención infantil que crea una vía para la carga entre el sistema de retención infantil y la estructura del vehículo. Podrá ajustarse la longitud de la pata de apoyo (dirección Z) y, adicionalmente, también en otras direcciones.

- **«Pie de la pata de apoyo»:** una o más partes de la pata de apoyo del sistema de retención infantil destinadas (por diseño) a conectarse con la superficie de contacto del suelo del vehículo y que están diseñadas para transmitir la carga de la pata de apoyo a la estructura del vehículo durante una colisión frontal.
- **«Superficie de contacto del pie de la pata de apoyo»:** superficie del pie de la pata de apoyo que está en contacto con la superficie de contacto del suelo del vehículo y que está diseñada para repartir las cargas por la estructura del vehículo.
- **«Volumen para la evaluación del pie de la pata de apoyo»:** volumen de espacio que señala tanto el alcance como las limitaciones del movimiento del pie de la pata de apoyo. Se corresponde con el volumen para la evaluación del pie de la pata de apoyo para vehículos, definido en el anexo 10 del Reglamento no 14.
- **«Volumen para la evaluación de las dimensiones de la pata de apoyo»:** volumen que define las dimensiones máximas de una pata de apoyo, correspondiente al volumen, en el caso de los vehículos, para la evaluación de la instalación de la pata de apoyo, con arreglo a la definición del anexo 17 del Reglamento no 16, y que garantiza la instalación, en términos de dimensiones, de una pata de apoyo de un SRI i-Size en una plaza de asiento para i-Size de un vehículo.

«Ángulo de cabeceo de un SRI»: ángulo formado entre la superficie inferior del aparato ISO/F2 (B), definido en el Reglamento no 16 (anexo 17, apéndice 2, figura 2) y el plano

horizontal Z del vehículo, definido en el Reglamento no 14 (anexo 4, apéndice 2), con el aparato instalado en el vehículo, según se define en el Reglamento no 16 (anexo 17, apéndice 2).
«Aparato de asiento del vehículo (VSF)»: aparato, según las clases de tamaño ISOFIX y cuyas dimensiones se indican en las figuras 1 a 6 del anexo 17, apéndice 2, del Reglamento no 16, utilizado por un fabricante de sistemas de retención infantil para determinar las dimensiones adecuadas de un sistema de retención infantil ISOFIX y el emplazamiento de sus fijaciones ISOFIX.
«Silla de seguridad para niños»: sistema de retención infantil que incluye una silla en la que está sujeto el niño.
«Silla»: estructura que forma parte del sistema de retención infantil, destinada a acoger al niño en posición sentada.
«Soporte de la silla»: parte de un sistema de retención infantil que permite elevar la silla.
«Cinturón»: sistema de retención infantil formado por una combinación de correas con una hebilla de cierre, dispositivos de ajuste y fijaciones.
«Arnés»: conjunto que incluye un cinturón ventral, unos tirantes y, en su caso, una correa de entrepierna.
«Cinturón en Y»: cinturón en el que la combinación de correas está formada por una correa que pasa entre las piernas del niño y dos correas para los hombros.
«Capazo»: sistema de retención destinado a acoger y sujetar al niño en posición supina o prona con su columna vertebral perpendicular al plano longitudinal medio del vehículo. Está concebido para distribuir las fuerzas de retención entre la cabeza y el cuerpo del niño, con exclusión de sus extremidades, en caso de colisión.
«Sujeción del capazo»: dispositivo utilizado para sujetar un capazo a la estructura del vehículo.
«Portabebés»: sistema de retención destinado a acoger al niño en posición semiacostada mirando hacia atrás. Está concebido para distribuir las fuerzas de retención entre la cabeza y el cuerpo del niño, con exclusión de sus extremidades, en caso de colisión frontal.
«Soporte del niño»: parte de un sistema de retención infantil que permite elevar al niño dentro del sistema de retención.
«Pantalla anticolisión»: dispositivo de seguridad situado delante del niño, concebido para distribuir las fuerzas de retención entre la mayor parte de la altura del niño en caso de colisión frontal.
«Correa»: componente flexible destinado a transmitir fuerzas.

«Correa ventral»: correa que, bien en forma de cinturón completo o bien en forma de componente de dicho cinturón, pasa ante la parte delantera de la región pélvica del niño, sujetándola directa o indirectamente.

«Tirantes»: parte del cinturón que sujeta la parte superior del torso del niño.

«Correa de entrepierna»: correa (o un sistema de dos o más correas separadas) que está sujeta al sistema de retención de niños y a la correa ventral y que se coloca así para pasar entre los muslos del niño; está concebida para impedir que el niño resbale por debajo del cinturón ventral en condiciones normales de utilización y evite que este se desplace más arriba de la pelvis en caso de colisión.

«Correa de retención del niño»: correa que es un componente del cinturón (arnés) y que solo sujeta el cuerpo del niño.

«Hebilla»: dispositivo de apertura rápida que permite el niño esté sujeto al sistema de retención, o este a la estructura del vehículo, y que puede abrirse con rapidez. La hebilla puede incluir un dispositivo de ajuste.

«Botón de apertura de la hebilla incrustado»: botón de apertura de la hebilla que no pueda abrirse con una esfera de 40 mm de diámetro.

«Botón de apertura de la hebilla no incrustado»: botón de apertura de la hebilla que pueda abrirse con una esfera de 40 mm de diámetro.

«Dispositivo de ajuste»: dispositivo que permite que el cinturón o sus sujeciones se ajusten a la complexión del usuario. El dispositivo de ajuste puede formar parte de una hebilla o ser un retractor o cualquier otra parte del cinturón.

«Dispositivo de ajuste rápido»: dispositivo de ajuste que puede manipularse con una mano en un movimiento sencillo.

«Dispositivo de ajuste instalado directamente en el sistema de retención infantil»: dispositivo de ajuste de un arnés que se instala directamente en el sistema de retención infantil, al contrario del que se apoya directamente en la correa para cuyo ajuste está concebido.

«Amortiguador de energía»: dispositivo destinado a disipar la energía independientemente de la correa o conjuntamente con ella, y que forma parte de un sistema de retención infantil.

«Retractor»: dispositivo para el alojamiento total o parcial de la correa de un sistema de retención infantil. Puede ser de distintos tipos:

1) **«Retractor de bloqueo automático»:** retractor que permite desenrollar la longitud deseada de la correa, que ajusta automáticamente la correa al usuario cuando el cinturón está sujeto con la hebilla y que impide desenrollar una longitud suplementaria de correa sin la intervención voluntaria del usuario.
2) **«Retractor de bloqueo de urgencia»:** retractor que no limita la libertad de movimiento del usuario de la correa en condiciones normales de conducción. Llevará

un dispositivo de ajuste de la longitud que ajuste automáticamente la correa al cuerpo del usuario, y un mecanismo de bloqueo accionado en caso de urgencia por:

- **una desaceleración del vehículo,** un desenrollo de la correa del retractor o cualquier otro medio automático (sensibilidad única);
- **una combinación** de varios de estos factores (sensibilidad múltiple).

«Posición inclinada»: posición especial de la silla que permite el reposo del niño.

«Posición tendida/supina/prona»: posición en la que al menos la cabeza y el cuerpo del niño, excluidas las extremidades, están en un plano horizontal cuando descansan sobre el sistema de retención.

«Asiento del vehículo»: estructura que forma o no parte íntegra de la estructura del vehículo, incluida su tapicería, y que ofrece una plaza sentada para un adulto. Así:

«Grupo de asientos»: tanto un asiento corrido como asientos separados pero montados uno al lado del otro (es decir, fijados de tal forma que los anclajes delanteros de uno de los asientos estén alineados con los anclajes delanteros o traseros de otro asiento, o entre los anclajes de este último) y que ofrece una o varias plazas sentadas para adultos.

«Asiento corrido»: estructura completa con su tapicería que ofrece, como mínimo, dos plazas sentadas para adultos.

«Asientos delanteros del vehículo»: grupo de asientos situados delante en el compartimento de pasajeros, es decir, sin que tengan ningún otro asiento delante.

«Asientos traseros del vehículo»: asientos fijos, orientados hacia delante, situados detrás de otro grupo de asientos.

«Tipo de asiento»: categoría de asientos de adulto que no presentan entre sí diferencias esenciales con respecto a la forma, las dimensiones y los materiales de la estructura del asiento, los tipos y las dimensiones del sistema de ajuste del bloqueo y del sistema de bloqueo, y el tipo y las dimensiones del anclaje en el asiento del cinturón de seguridad de adulto, del anclaje del asiento, y de las partes afectadas de la estructura del vehículo.

«Sistema de ajuste»: dispositivo completo que permite regular el asiento o sus partes de acuerdo con las características físicas del adulto sentado que lo ocupa; este dispositivo puede, en particular, permitir el desplazamiento longitudinal, vertical o angular.

«Anclaje del asiento»: sistema de fijación del conjunto del asiento a la estructura del vehículo, incluidas las partes afectadas a la estructura del vehículo.

«Sistema de desplazamiento»: dispositivo que permite un desplazamiento angular o longitudinal, sin posición intermedia fija, del asiento de adulto o de una de sus partes, para facilitar la entrada y salida de los pasajeros y la carga y descarga de objetos.

«Sistema de bloqueo»: dispositivo que asegura la permanencia del asiento y de sus partes en cualquier posición de utilización.

«Unión respaldo-cojín»: la zona que rodea la intersección entre las superficies del cojín y el respaldo del asiento del vehículo.
«Posición ISOFIX»: emplazamiento que permite la instalación de: **a) un sistema de retención infantil ISOFIX universal,** definido en el Reglamento no 44; o bien **b) un sistema de retención infantil ISOFIX para vehículos específicos,** definido en el Reglamento no 44 o definido en el presente Reglamento; o bien **c) un sistema de retención infantil i-Size adecuado para su uso en plazas de asiento ISOFIX específicas**, definidas por el fabricante del vehículo conforme al Reglamento no 16.
«Ensayo de homologación de tipo»: ensayo destinado a determinar el grado de conformidad con las disposiciones aplicables de un tipo de sistema de retención infantil presentado a homologación.
«Ensayo de cualificación de la producción»: ensayo destinado a determinar la capacidad del fabricante para producir un sistema de retención infantil conforme con los sistemas de retención infantil presentados a homologación de tipo.
«Ensayo de rutina» (o ensayo de la conformidad de la producción): ensayo de una serie de dispositivos de retención elegidos en el mismo lote, con el fin de comprobar si cumplen los requisitos.
«Posicionador de tirantes»: dispositivo destinado a mantener la posición adecuada de los tirantes sobre el torso del niño, en condiciones normales de circulación, conectándolos entre sí.

Definiciones contenidas en el Real Decreto 20/2017, de 20 de enero, sobre los vehículos al final de su vida útil.

a) Vehículo: El vehículo de motor concebido y fabricado principalmente para el transporte de personas y su equipaje que tenga, como máximo, ocho plazas de asiento además de la del conductor (categoría M1); el vehículo de motor concebido y fabricado principalmente para el transporte de mercancías cuya masa máxima no sea superior a 3,5 toneladas (categoría N1); y el vehículo con tres ruedas simétricas (categoría L5e) y con un motor cuya cilindrada sea superior a 50 cm3 para los motores de combustión interna, o con una velocidad máxima por construcción superior a 45 km/h, con exclusión de los ciclomotores. Las mencionadas categorías M1, N1 y L5e se definen en el Reglamento (UE) n.º 678/2011 de la Comisión, de 14 de julio de 2011, que sustituye el anexo II y modifica los anexos IV, IX y XI de la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos (Directiva marco).

b) Vehículo al final de su vida útil: Todo vehículo del apartado anterior al que le es de aplicación la Ley 22/2011, de 28 de julio. El vehículo tendrá la consideración de residuo a partir del momento en que se haya entregado en un CAT y se haya emitido el certificado de destrucción.
c) Centros autorizados para el tratamiento de los vehículos al final de su vida útil (CAT): Instalaciones, públicas o privadas, autorizadas para realizar las operaciones de descontaminación y otras operaciones de tratamiento de los vehículos al final de su vida útil.
d) Agentes económicos: Los productores de vehículos, concesionarios, distribuidores y compañías de seguros de vehículos, las instalaciones de recepción, talleres de reparación, CAT, así como las instalaciones de fragmentación, posfragmentación y otros gestores autorizados que realicen operaciones de tratamiento del vehículo, o de sus componentes y materiales.
e) Productores de vehículos: Los fabricantes nacionales, importadores o adquirientes profesionales de vehículos en otros Estados miembros de la Unión Europea.
f) Instalaciones de recepción de vehículos: Instalaciones de titularidad privada, tales como las de los productores de vehículos, concesionarios y compañías de seguros que, por razón de su actividad económica, se hacen cargo temporalmente del vehículo al final de su vida útil para su posterior traslado a un CAT que realizará la descontaminación.
g) Depósitos de las administraciones públicas: Instalaciones de titularidad pública en las que se realiza el servicio público de retirada y depósito temporal de vehículos según lo previsto en el artículo 105 del 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.
h) Instalaciones de fragmentación: Instalaciones autorizadas que, tras la descontaminación del vehículo en un CAT, realizan la trituración del mismo, y la segregación y clasificación de los distintos materiales y fracciones que lo componen.
i) Instalaciones de posfragmentación: Instalaciones autorizadas, integradas o no en una instalación de fragmentación, que realizan la segregación y clasificación de distintos materiales de una o varias fracciones resultantes del proceso de fragmentación.

Definiciones que figuran en el Real Decreto 1457/1986, de 10 de enero, por el que se regulan la actividad industrial y la prestación de servicios en los talleres de reparación de vehículos automóviles de sus equipos y componentes.

Clasificación de los talleres:
1. Por su relación con los fabricantes de vehículos y de equipos y componentes:
a) Talleres genéricos, o independientes: Los que no están vinculados a ninguna marca que implique especial tratamiento o responsabilidad acreditada por aquélla.

b) Talleres de marca: Los que están vinculados a Empresas fabricantes de vehículos automóviles o de equipos o componentes, nacionales o extranjeros, en los términos que se establezcan por convenio escrito.
2. Por su rama de actividad:
a) De mecánica: Trabajos de reparación o sustitución en el sistema mecánico del vehículo, incluidas sus estructuras portantes y equipos y elementos auxiliares excepto el equipo eléctrico.
b) De electricidad: Trabajos de reparación o sustitución en el equipo eléctrico del automóvil, tanto básico del equipo motor, como los auxiliares de alumbrado, señalización, acondicionamiento e instrumental de indicación y control.
c) De carrocerías: Trabajos de reparación o sustitución en elementos de carrocería no portantes, guarnicionería y acondicionamiento interior y exterior de los mismos.
d) De pintura: Trabajos de pintura, revestimiento y acabado de carrocerías.
3. Motocicletas: Trabajos de reparación o sustitución, en vehículos de dos o tres ruedas a motor o similares.
4. Por su especialidad: Según los trabajos limitados a actividades de reparación o sustitución sobre determinados equipos o sistemas del vehículo.

Definiciones contenidas 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 de motor de dos o tres ruedas.

Ruedas gemelas: dos ruedas montadas sobre el mismo eje y en las cuales la distancia entre los centros de las superficies de contacto de estas ruedas con el suelo es inferior a 460 mm. Estas ruedas gemelas se considerarán como una rueda única.
Vehículos de propulsión bimodal: los vehículos que tengan dos sistemas de propulsión diferentes, provistos, por ejemplo, de un sistema de propulsión eléctrica y de un sistema térmico.

Definiciones que figuran en la INSTRUCCIÓN 18/TV-101, de 12/02/2018, sobre Instrucciones específicas sobre regulación de tráfico para el desarrollo de eventos deportivos en vías y terrenos de uso público.

Recinto estático: área cerrada al tráfico general de usuarios, donde se celebra el evento deportivo y que permanece sin cambios en los tramos de vías que la forman, desde el inicio al final del evento deportivo. El cierre de los tramos tiene lugar mediante cortes estáticos, utilizando dispositivos (barreras, vallas, conos,…) que permanecen fijos desde antes del inicio hasta la completa

finalización del evento o tras el paso del último participante. Las actividades que se desarrollen en recintos estáticos serán consideradas actividades o eventos estáticos.

Recinto dinámico: área cerrada al tráfico general de usuarios, donde se celebra el evento deportivo y que, de manera dinámica con el movimiento de los participantes, va desplazándose de manera acompasada con estos, incluyendo y excluyendo distintos tramos de vías.

El cierre de los tramos se realiza mediante dispositivos móviles compuestos de personal y/o de medios materiales, que solo permanecen en el lugar mientras existan participantes en los tramos afectados.

Las actividades que se desarrollen en recintos dinámicos serán consideradas actividades o eventos dinámicos

Actividades por carreteras: aquellas que se desarrollan por carreteras interurbanas, pudiendo incluir en su itinerario, de manera residual, algún otro tipo de vía diferente.

Actividades por caminos: aquellas que se desarrollen en vías y terrenos que no pueden ser considerados carreteras, aunque se incluya algún tramo que han de cruzar (cruce) o circular (tramo de enlace) para dar continuidad o coherencia a su itinerario.

Marcha ciclista: aquel evento ciclista concebido como un ejercicio físico en el que puede producirse una competición, con finalidad recreativa, turística, cultural o similar. Podrá tratarse de una marcha cicloturista o marcha ciclodeportiva:

- **Marcha cicloturista:** evento con no más de 500 ciclistas, en el que los participantes no compiten entre sí y en carretera, no existe invasión de los carriles de sentido contrario, salvo para los cambios de dirección, ni una distancia superior a los 2 kilómetros entre el primer participante y el último.

- **Marcha ciclodeportiva:** evento ciclista que, sin que pueda ser considerado carrera ciclista, incumple alguna de las condiciones establecidas para la marcha cicloturista. A efectos de regulación, serán tratadas como si fuera una prueba deportiva.

Carrera ciclista: competición ciclista que discurre solo por carretera y la distancia, medida en tiempo, entre los participantes de cabeza y cola no suele ser superior a una hora aproximadamente.

Tramos de circulación ordinaria: aquellos tramos del itinerario donde los participantes no compiten, ni van agrupados y circulan cumpliendo las normas y señales, comportándose como un usuario más de la vía.

Definiciones que figuran en el Real Decreto 563/2017, de 2 de junio, por el que se regulan las inspecciones técnicas en carretera de vehículos comerciales que circulan en territorio español.

A efectos de este real decreto se entenderá por:

1. «Carga»: Todas las mercancías que normalmente se transportarían en o sobre la parte del vehículo diseñada para soportar una carga y que no estén fijadas a él de forma permanente, incluidos los objetos transportados por el vehículo en portacargas tales como cajones, cajas móviles o contenedores.
2. «Vehículo comercial»: Un vehículo de motor y su remolque o semirremolque, utilizado principalmente para transportar mercancías o pasajeros con fines comerciales, como el transporte por cuenta ajena o el transporte por cuenta propia, u otros fines profesionales.
3. «Vehículo matriculado en un Estado miembro»: Vehículo matriculado o puesto en circulación en un Estado miembro.
4. «Inspección técnica en carretera»: La inspección técnica no anunciada, y por tanto inesperada, de un vehículo comercial que circule en el territorio nacional, efectuada en la vía pública por la autoridad competente en materia de tráfico o bajo su supervisión.
5. «Empresa»: Persona física o jurídica que transporta viajeros o mercancías con fines comerciales.
6. «Certificado de inspección técnica»: Un certificado de la inspección técnica expedido por la autoridad competente o el centro de inspección que contiene los resultados de la inspección técnica.
7. «Inspector»: Los miembros de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, en lo que afecta a las inspecciones técnicas iniciales, y las personas que reúnan la cualificación técnica precisa para llevar a cabo inspecciones técnicas más minuciosas, de acuerdo con lo previsto en las normas aplicables a las inspecciones técnicas de vehículos.
8. «Deficiencias»: Fallos técnicos y otros incumplimientos detectados durante una inspección técnica en carretera.
9. «Unidad móvil de inspección»: Un sistema transportable del equipo de inspección necesario para realizar inspecciones técnicas más minuciosas en carretera y que cuenta con inspectores competentes para realizar inspecciones técnicas más minuciosas en carretera.

Definiciones contenidas en el Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos.

A los efectos únicamente de la aplicación de este real decreto, se entenderá por:

a) «Vehículo», todo vehículo de motor, o su remolque, que no circule sobre raíles.
b) «Vehículo de motor», todo vehículo de ruedas provisto de un motor que se mueva por sus propios medios.
c) «Vehículos de dos o tres ruedas», todo vehículo de dos ruedas provisto de un motor, con o sin sidecar, así como los triciclos y los cuadriciclos.
d) «Vehículo histórico o de interés histórico», todo vehículo que haya sido catalogado como histórico por una administración competente.
e) «Inspección técnica de vehículos o inspección ITV», inspección de conformidad con el anexo I encaminada a la comprobación que un vehículo es apto para su utilización en la vía pública por ser conforme con las características de seguridad y de protección del medio ambiente exigidas y obligatorias.
f) «Órgano de supervisión»: un órgano o conjunto de órganos que es responsable de la supervisión de las estaciones ITV o centros de inspección técnica.

Algunas definiciones que figuran en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

a) Discapacidad: es una situación que resulta de la interacción entre las personas con deficiencias previsiblemente permanentes y cualquier tipo de barreras que limiten o impidan su participación plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones con las demás.
k) Accesibilidad universal: es la condición que deben cumplir los entornos, procesos, bienes, productos y servicios, así como los objetos, instrumentos, herramientas y dispositivos, para ser comprensibles, utilizables y practicables por todas las personas en condiciones de seguridad y comodidad y de la forma más autónoma y natural posible. Presupone la estrategia de «diseño universal o diseño para todas las personas», y se entiende sin perjuicio de los ajustes razonables que deban adoptarse.
l) Diseño universal o diseño para todas las personas: es la actividad por la que se conciben o proyectan desde el origen, y siempre que ello sea posible, entornos, procesos, bienes, productos, servicios, objetos, instrumentos, programas, dispositivos o herramientas, de tal forma que puedan ser utilizados por todas las personas, en la mayor extensión posible, sin necesidad de adaptación ni diseño especializado. El «diseño universal o diseño para todas las personas» no excluirá los productos de apoyo para grupos particulares de personas con discapacidad, cuando lo necesiten.

Algunas definiciones contenidas en el Reglamento (CE) núm. 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo de 13 de julio de 2009 relativo a los requisitos de homologación de tipo referentes a la seguridad general de los vehículos de motor, sus remolques y sistemas, componentes y unidades técnicas independientes a ellos destinados.

«control electrónico de la estabilidad»: función de control electrónico de un vehículo que mejora la estabilidad dinámica del mismo;
«sistema de advertencia de abandono del carril»: sistema que advierte al conductor de que el vehículo ha abandonado involuntariamente el carril por el que circulaba;
«sistema avanzado de frenado de emergencia»: sistema capaz de detectar automáticamente una situación de emergencia y activar el sistema de frenado del vehículo para desacelerar el vehículo a fin de evitar o mitigar una colisión;
«índice de capacidad de carga»: una o dos cifras que indican la carga que puede soportar el neumático en montaje simple o gemelo a la velocidad correspondiente a la categoría de velocidad asociada y cuando funciona con arreglo a los requisitos de uso especificados por el fabricante;
«sistema de control de la presión de los neumáticos»: sistema instalado en un vehículo capaz de evaluar la presión de los neumáticos o la variación de esta con el paso del tiempo y transmitir la información correspondiente al usuario mientras el vehículo está en marcha;
«neumático de uso especial»: neumático destinado a un uso mixto tanto en carretera como fuera de ella o para otros usos especiales;
«neumático todoterreno profesional»: neumático de uso especial destinado primordialmente a un uso fuera de carretera en condiciones difíciles;
«neumático reforzado» o «neumático de carga extra»: una estructura de neumático de la clase C1 en la que la carcasa esta diseñada para soportar una carga superior a la que soportaría un neumático estándar equivalente;
«neumático de nieve»: neumático cuyo dibujo o composición de la banda de rodamiento o cuya estructura han sido concebidos específicamente para proporcionar en nieve un comportamiento mejor que el de los neumáticos normales en cuanto a la capacidad de iniciar o mantener el desplazamiento;
«neumático de repuesto de uso provisional de tipo T»: neumático de repuesto de uso provisional previsto para ser utilizado a una presión de inflado superior a la prescrita para los neumáticos de tipo estándar y de estructura reforzada;
«usuario de la carretera no protegido»: peatones, ciclistas y motoristas;
«indicador del cambio de velocidad»: un indicador visible que recomienda al conductor el cambio de velocidad;

«caja de cambios manual»: una caja de cambios que puede funcionar de modo que el cambio entre todas o algunas de las velocidades es siempre una consecuencia inmediata de una acción del conductor, independientemente de la forma física de su aplicación; esta definición no incluye los sistemas en los que el conductor solo puede preseleccionar una estrategia de cambio de velocidad o limitar el número de velocidades disponibles para la conducción, mientras que los cambios reales de velocidad se inician independientemente de la decisión del conductor de acuerdo con determinados patrones de conducción.

Definiciones contenidas en Anuario Estadístico de Accidentes de la DGT

Accidente de circulación con víctimas: son aquellos que se producen, o tienen su origen, en una de las vías o terrenos objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial y a consecuencia de los mismos, una o varias personas resultan muertas y/o heridas y está implicado al menos un vehículo en movimiento.
Accidente mortal: Aquél en que una o varias personas resultan muertas dentro de las primeras veinticuatro horas.
Víctima: toda persona que resulte muerta o herida como consecuencia de un accidente de circulación.
Muerto / Fallecido: toda persona que, como consecuencia del accidente, fallezca en el acto o dentro de los treinta días siguientes.
Herido: toda persona que no ha resultado muerta en un accidente de circulación, pero ha sufrido una o varias heridas graves o leves.
Herido hospitalizado: toda persona herida en un accidente de circulación y cuyo estado precisa una hospitalización superior a veinticuatro horas.
Herido no hospitalizado: toda persona herida en un accidente de circulación a la que no pueda aplicarse la definición de herido grave.