

ÍNDICE CONTENIDO TEÓRICO

Instructor/a de Movimiento



Índice Contenido Teórico

1. Conocimiento de la organización. Transportes Interurbanos de Tenerife (Titsa).
2. Convenio Colectivo TITSA 2019-2022
3. Funcionamiento Básico del Pupitre
4. Líneas y paradas
5. Legislación Tacógrafo
6. Conducción Eficiente

CONOCIMIENTO DE LA ORGANIZACIÓN. TRANSPORTES INTERURBANOS DE TENERIFE (TITSA)



Empresa

TITSA: **Transportes Interurbanos de Tenerife S.A.** es una sociedad anónima propiedad del **Cabildo Insular de Tenerife** que, a lo largo de sus 40 años de evolución e historia, se ha convertido en un referente de transporte público colectivo de pasajeros a nivel nacional.

La actividad principal desarrollada por TITSA es la **prestación de servicios de transporte público colectivo de pasajeros en guagua en la isla de Tenerife**.

TITSA es una marca registrada con la que se identifican los productos y servicios inscrita en el **Registro Mercantil de Santa Cruz de Tenerife, Inscripción 25º, Hoja 1.087, Tomo 205, Libro 107, Sección 3ª, Folio 96. CIF A-28502144**

Cifras

Las guaguas de TITSA prestan servicio los **365 días del año durante las 24 horas del día** y para facilitar el acceso de los viajeros a los vehículos dispone aproximadamente de **3.800 paradas** distribuidas por todo el territorio insular

- Cuenta con una flota superior a los 600 vehículos.
- Mueve a más de 45 millones de viajeros al año.
- Supera los 35 millones de kilómetros recorridos anualmente a través de 180 líneas aproximadamente.

Misión y visión

Misión: ¿cuál es nuestra razón de ser?

Ofrecer un servicio público de transporte, útil, eficiente, cómodo y seguro, en un marco de viabilidad y eficiencia económica, siendo nuestra prioridad la satisfacción del cliente.



Visión: ¿qué queremos crear?

Ser un modelo sostenible de servicio público de transporte en la isla de Tenerife, ofreciendo un trato personalizado, de calidad y ajustado a las necesidades de nuestros clientes, convirtiéndonos en un referente de servicio público para los habitantes de Tenerife.

Valores

- Compromiso.

Orientar nuestras acciones para cumplir los objetivos de nuestra empresa, alineados con su Misión, Visión y Valores.

- Trabajo en equipo.

Incentivar y crear ambientes en el que todos los que formamos TITSA tengamos una disposición a trabajar de forma conjunta, cooperando e integrándonos en grupos de trabajo de forma activa para conseguir metas comunes.

- Transparencia.

Nos comprometemos a que la información generada en TITSA fluya de forma continua, veraz, clara y objetiva, tanto dentro de nuestra organización como hacia nuestros clientes.

Instalaciones

Edificios Centrales.

- Edificio central de Cuevas Blancas

Intercambiadores.

- Intercambiador de S/C de Tenerife
- Intercambiador de La Laguna.

Estaciones.

- Estación de Güimar.
- Estación de Puerto de La Cruz.



- Estación de La Orotava.
- Estación de Icod
- Estación de Buenavista del Norte.
- Estación de Costa Adeje.
- Estación de Granadilla
- Estación de Guía de Isora.

Paradas preferentes.

- San isidro
- Los cristianos.

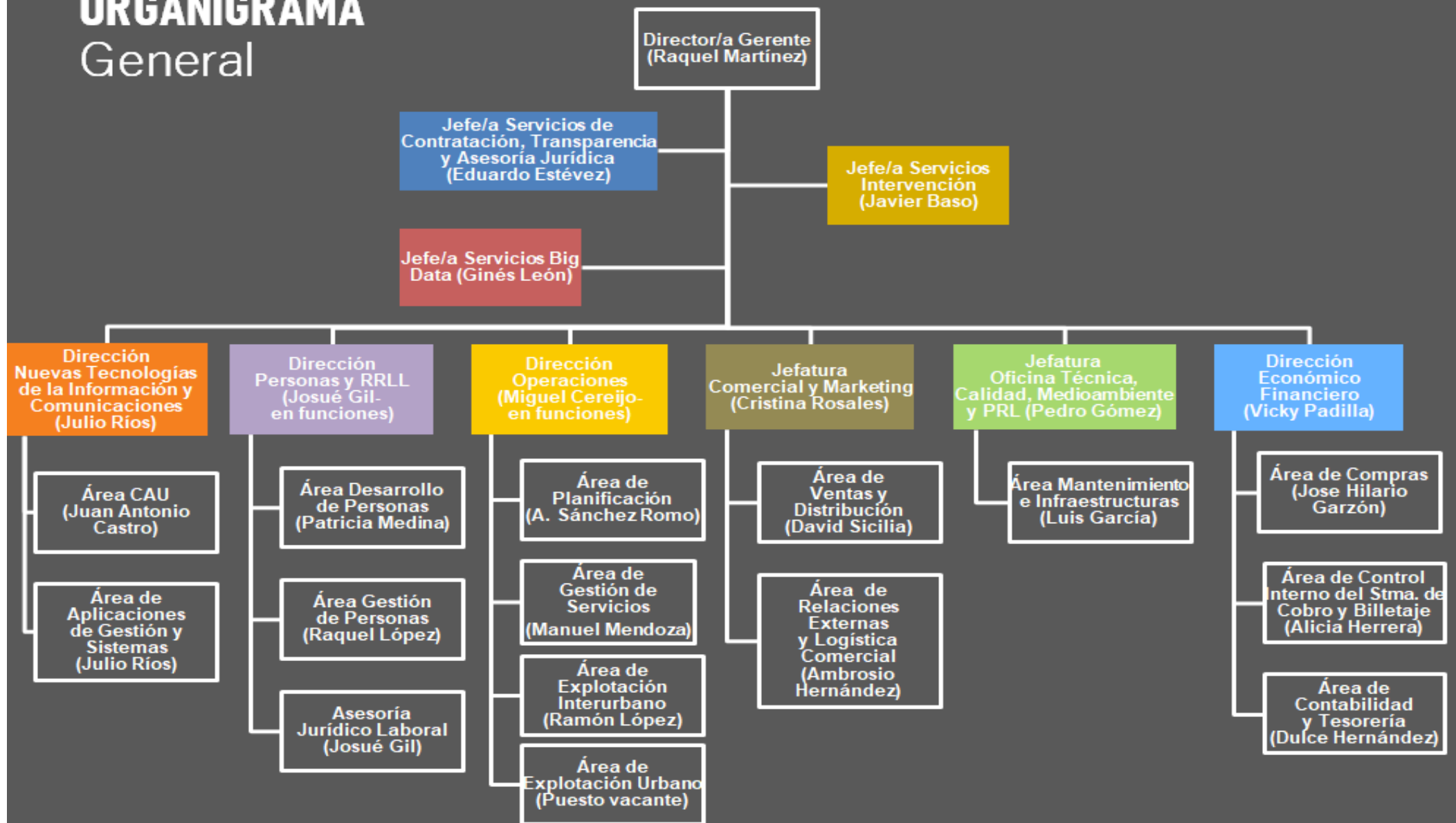
Locales de descanso.

- Muelle Norte.
- Taco
- La Caleta de Adeje.
- El Fraile

Talleres.

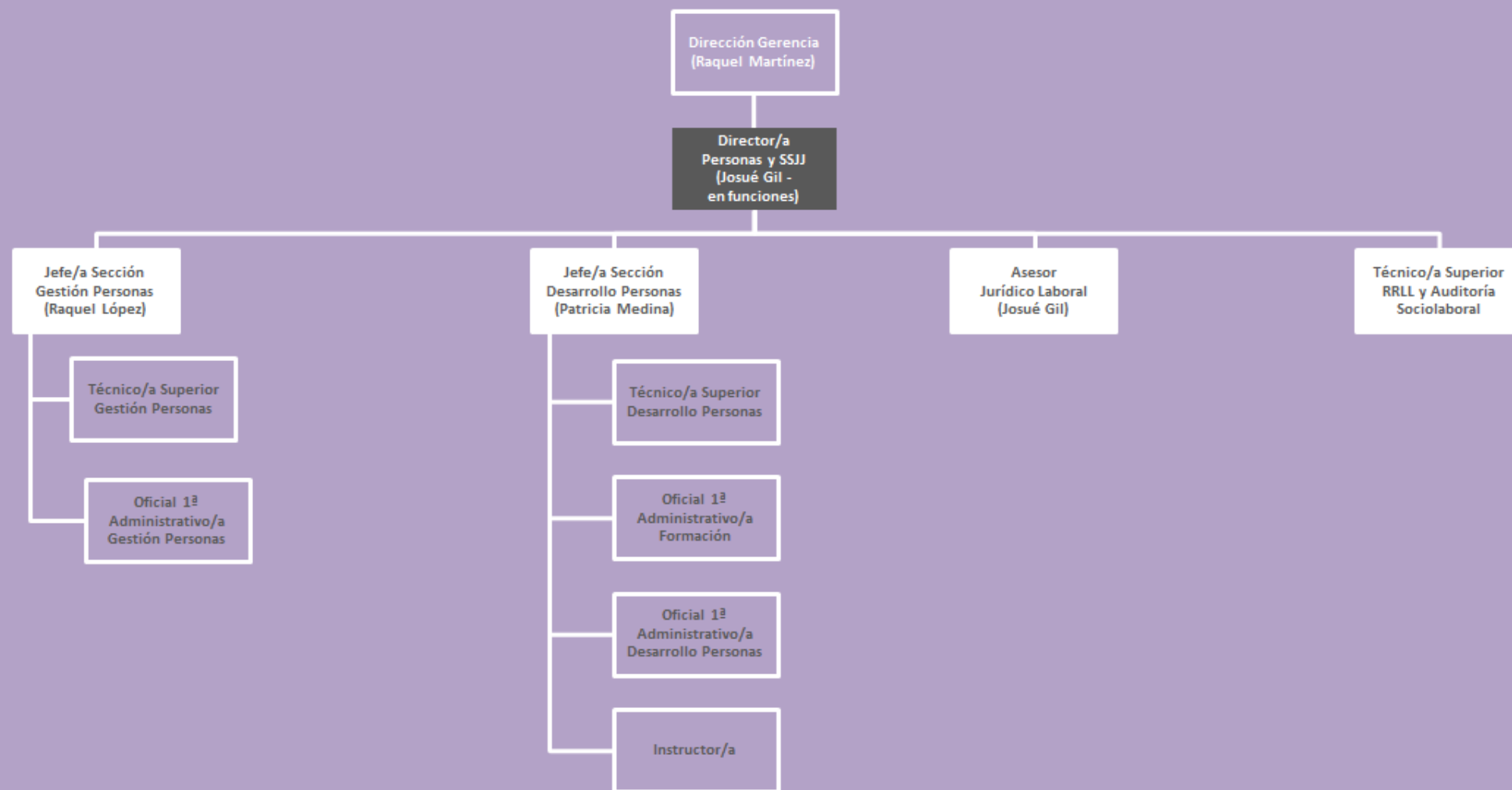
- Taller Central de Cuevas Blancas.
- Taller Intercambiador de S/C
- Taller de Los Rodeos.
- Taller de San Jerónimo.
- Taller de Parque de La Reina.

ORGANIGRAMA General



ORGANIGRAMA

Personas y Relaciones Laborales





Líneas

■ **Contratos de servicios y convenios.**

- Servicio Interurbano.

Contrato entre el Excmo. Cabildo Insular de Tenerife y TITSA, por el que se regula la prestación del servicio público interurbano para el transporte regular de viajeros en la isla de Tenerife.

- Líneas Metropolitanas.
- Líneas Interurbanas La Laguna
- Líneas Interurbanas Zona Centro (Santa Cruz, Candelaria, Güimar, etc.)
- Líneas Interurbanas Zona Sur. (Adeje, Granadilla, Arona, etc.)
- Líneas Interurbanas Zona Norte (Puerto de la Cruz, Orotava, Icod, etc.)
- Líneas de Largo Recorrido
- Líneas turísticas

- Servicio Urbano de Santa Cruz.

Contrato entre el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife y TITSA, por el que se regula el encargo para la prestación del servicio de transporte urbano en el municipio de Santa Cruz de Tenerife.

- Líneas Urbanas S/C. (Líneas **900**)

- Servicio Urbano de La Laguna.

Contrato entre el Ayuntamiento de San Cristóbal de La Laguna y TITSA, por el que se regula el encargo para la prestación del servicio de transporte urbano en el municipio de San Cristóbal de La Laguna.

- Líneas Urbanas La Laguna. (Líneas **200**, excepto, 228, 231, 232 y 233)



- **Servicio Urbano de Arona.**

Contrato entre el Ayuntamiento de Arona por el que se regula el encargo para la prestación del servicio de transporte urbano en dicho municipio.

- Línea **468**. *Parque La Reina – Guaza - El Fraile - C. Silencio - Guargacho- Palmar - Guaza- Parque la Reina*

- **Convenio Cabildo- Universidad.**

Convenio entra el Excmo. Cabildo Insular de Tenerife y la Universidad de La Laguna para la financiación del transporte regular de estudiantes universitarios de La Laguna, mediante una línea que realice un circuito que conecte los distintos centros universitarios.

- Línea **610**. *Circuito Universitario.*

- **Convenio Cabildo- Ayto. Guía de Isora.**

Convenio entra el Excmo. Cabildo Insular de Tenerife y el Ayuntamiento de Guía de Isora para la cofinanciación de los refuerzos de las líneas interurbanas 490 y 492.

- Línea **490**. *Guía de Isora – Tejina – Vera de Erques.*
- Línea **492**. *Guía de Isora – Chiguergue.*

- **Convenio Cabildo- Ayto. de Los Realejos.**

Convenio entra el Excmo. Cabildo Insular de Tenerife y el Ayuntamiento de Los Realejos para establecer el régimen de financiación para la línea 330, Circunvalación Los Realejos.

- Línea **330**. *Circunvalación de Los Realejos.*

- **Convenio Cabildo- Ayto. de La Orotava.**

Convenio entra el Excmo. Cabildo Insular de Tenerife y el Ayuntamiento de La Orotava para establecer el régimen de financiación para la línea 372.

- Línea **372**. *Las Dehesas – Centro – Bº San Antonio – La Piedad – Las Dehesas*



Vehículos

Clases.

- **Autobuses más de 9 y menos de 16 asientos.**
 - Son considerados microbús.
- **Autobuses entre 16 y 22 plazas.**
 - **Clase A.** Son los vehículos con asientos, pero diseñados también para el transporte de pasajeros de pie. Se utilizan para el transporte urbano y suburbano.
 - **Clase B.** Son los vehículos que no están diseñados para el transporte de pasajeros de pie y que se utilizan para los viajes interurbanos
- **Autobuses con más de 22 plazas.**
 - **Clase I.** Son los vehículos con la mayoría de pasajeros de pie.
 - **Clase II.** Son los vehículos que priorizan el pasajero sentado, pero pueden llevar pasajeros de pie.
 - **Clase III.** Son los vehículos que solo permiten pasajeros sentados.

Tipología.

- **Urbanos Piso Bajo:** Son vehículos usados para distancias cortas y entornos urbanos, por lo que priorizan la maniobrabilidad frente a la velocidad. Son accesibles en todo el habitáculo interior (no existen diferentes alturas ni escalones). Son **Clase I** por lo que la mayoría de sus plazas son de pie.
- **Suburbano Entrada Baja:** Son vehículos pensados para trayectos suburbanos, pero pueden ser usados en trayectos urbanos e interurbanos, o en recorridos mixtos. Se caracterizan por ser accesibles desde la primera hasta la última puerta, disponiendo de una zona más elevada después de está. Por lo que podemos decir que no es accesible en todo el habitáculo de pasajeros, pero si, en sus entradas. Son vehículos **clase II**, mayoría de pasajeros sentados, pero permitiendo plazas de pie.



- **Interurbano Estándar.** Vehículo pensado para trayectos Interurbanos de corto y medio recorrido, con una altura sobre los 3,3 metros, sin ninguna puerta accesible ya que el habitáculo de pasajeros se encuentra elevado. Son vehículos **clase II**, mayoría de pasajeros sentados, pero permitiendo plazas de pie.
- **Interurbano Largo Recorrido.** Vehículo pensado para trayectos interurbanos largos por autovía o autopista, con una altura sobre los 3.8 metros, si ninguna puerta accesible, ya que el habitáculo de pasajeros se encuentra elevado. Dispone de grandes bodegas para equipaje, por lo que los pasajeros se encuentran a mayor altura que en los interurbanos estándar. Son vehículos **Clase III**, por lo que solo se permiten pasajeros sentados. En este tipo de vehículos se prima el confort y velocidad frente a la maniobrabilidad.

Manual de Funcionalidad del Pupitre.

Todos los vehículos que conforman la flota de Titsa contienen un equipo de abordaje conectado al SAE. Este sistema está compuesto de pupitre, validadora delantera y validadora trasera.

Para ampliar información sobre la funcionalidad del mismo, existe el Manual de Funcionalidad del Pupitre.

INDICE:

CONVENIO COLECTIVO DE LA EMPRESA TRANSPORTES INTERURBANOS DE TENERIFE, S.A.U. ..8	
CAPITULO I. DISPOSICIONES GENERALES. 8	
Artículo 1.- Ámbitos territorial, funcional y temporal.....8	
Artículo 2.- Denuncia, prórroga y actualización del convenio.....8	
Artículo 3.- Carácter de lo pactado. 9	
Artículo 4.- Principios de organización.....9	
Artículo 5.- Normas supletorias.....10	
CAPÍTULO II. CLASIFICACIÓN PROFESIONAL, PLANTILLA MÍNIMA, ACCESO Y PROMOCIÓN EN EL EMPLEO. 10	
Artículo 6.- Clasificación profesional.....10	
6.1.Áreas funcionales, grupos y categorías profesionales.....10	
6.2.Grupo profesional 1: Técnicos/as Superiores. 11	
6.3.Grupo profesional 2: Mandos Superiores. 11	
6.4.Grupo profesional 3: Mandos Intermedios.....12	
6.5. Grupo profesional 4: Personal Cualificado.....12	
6.6. Grupo profesional 5: Personal Auxiliar.....13	
6.7. Modificación de los grupos profesionales.....13	
6.8. Reclamaciones en materia de clasificación profesional. 14	
Artículo 7.- Trabajos de distinto grupo profesional o nivel retributivo.....14	
7.1.Grupo profesional superior o categoría profesional del mismo grupo y nivel retributivo superior. 14	
7.2.Grupo profesional inferior o categoría profesional del mismo grupo y nivel retributivo inferior.....14	
7.3.Reglas comunes e información. 15	
Artículo 8.- Plantilla minima y escalafón. 15	
8.1.Plantilla minima. 15	
8.2.Plantilla minima de conductores y conductoras-perceptores. 15	
8.3.Escalafón. 16	
Artículo 9.- Ingreso y Baja en la empresa. 16	
Artículo 10.- Formación. 17	
10.1. Plan de formación 17	
10.2. Curso CAP.....18	

10.3. Formación para la promoción interna.	19
Artículo 11.- Promoción interna.	19
CAPÍTULO III. LICENCIAS, EXCEDENCIAS	21
Artículo 12.- Licencias.	21
12.1. Licencias con sueldo.	21
12.3. Licencias sin sueldo	24
12.4. Asuntos propios.....	24
12.5. Norma supletoria:	24
Artículo 13. Excedencias.	24
CAPITULO IV. ASIGNACIÓN Y MOVILIDAD ENTRE CENTROS DE TRABAJO Y ASIGNACION DE LÍNEAS	26
Artículo 14.- Definiciones de la situaciones del personal distintas al régimen general:	26
Artículo 15.- Asignacion y cambio de centro de trabajo.	27
15.1. Centros de trabajo y zonas geográficas:	27
15.2. Procedimiento para la asignación y cambio de centro de trabajo de CP en situación de Personal de Incidencias.	28
15.3. Concurso de traslados.	28
15.4. Nuevas contrataciones de personal.	29
15.5. Cambio temporal de CP adscritos a un centro de trabajo.	29
15.6. Viajes de servicio.	30
15.7. Resto del personal del área de movimiento:	30
15.8. Personal del área de taller.	31
Artículo 16. Asignación y cambios de servicios, líneas y horarios.	31
16.1. Asignación de servicios, líneas y horarios.	31
16.2. Cambios voluntarios de días de trabajo, servicios, líneas y horarios:	32
CAPITULO V. TIEMPO DE TRABAJO, DESCANSOS Y VACACIONES	33
Artículo 17.- Jornada.	33
17.1. Conductores y conductoras-perceptores:	33
17.2. Jornada de Jefes/as de Tráfico y Estación, Operadores/as SAE e Inspectores/as.	42
17.3. Régimen de trabajo de expendedores y encargados.	43
17.4. Jornada del personal de Taller.....	43
17.5. Jornada del personal del área de administración:.....	45
17.6. Jornada de instructores.	45

17.7.Jornada y horario de trabajo de gestores de recaudación.	46
17.8.Acumulación de descansos.	46
Artículo 18.- Vacaciones	46
18.1. Régimen general.....	46
18.2. Personal del área de movimiento.....	48
18.3. Descanso del personal de relevo de vacaciones.	51
18.4. Personal del centro Santa Cruz “0”	51
18.5. Costa Adeje.....	53
18.6. Descanso del personal de relevo de vacaciones de los centros de Icod de los Vinos y Buenavista del Norte.	54
18.7. Personal del área de administración.	54
18.8. Personal de taller.....	54
CAPÍTULO VI. RÉGIMEN DISCIPLINARIO Y GARANTÍAS.	54
Artículo 19. Faltas y sanciones.	54
19.1.Procedimiento sancionador.	54
19.2. Faltas y sanciones.	55
Artículo 20.- Procedimiento de protección y salvaguarda.	57
20.1.Procedimiento de protección y salvaguarda.	57
20.2. Multas.	57
20.3. Retirada de carnet y limitaciones en la conducción	59
20.4. Protección jurídica.....	60
CAPÍTULO VII. ROPA DE TRABAJO, SEGURIDAD Y SALUD LABORAL.	60
Artículo 21.- Uniformes y prendas de protección.	60
21.1.Uniformes y prendas de protección.....	60
21.2.Personal de movimiento.	61
21.3.Personal de talleres.	61
21.4.Personal administrativo.	61
Artículo 22.- Seguridad y salud en el trabajo.	62
22.1.Disposición general:	62
22.2.Enfermedades profesionales y listado de enfermedades.....	62
22.3.Seguridad a los conductores y conductoras.	62
CAPÍTULO VIII. PRESTACIONES COMPLEMENTARIAS A LA SEGURIDAD SOCIAL Y DERECHOS SOCIALES	63

Artículo 23.- Incapacidad temporal.....	63
23.1.Incapacidad temporal derivada de accidentes de trabajo o enfermedad profesional.	63
23.2.Prestaciones complementarias del servicio médico.....	64
Artículo 24.- Incapacidad y muerte.....	64
Artículo 25.- Ayudas por natalidad y nupcialidad.....	65
Artículo 26.- Orfandad absoluta.....	65
Artículo 27.- Fondo de ayudas para estudios.....	65
Artículo 28.- Fondo de actividades y ayudas sociales.....	66
28.1.Fondos de actividades.....	66
28.2.Fondos de ayudas sociales.....	67
28.3.Asistencia mutua.....	67
28.4. Fondo social trimestral en los casos de incapacidad temporal.....	68
Artículo 29.- Fomento del transporte público.....	68
Artículo 30.- Anticipos y facilidades crediticias.....	69
30.1.Anticipos a cuenta:.....	69
30.2. Anticipos sobre trabajo realizado.....	70
Artículo 31.- Jubilaciones.....	70
CAPÍTULO IX. DERECHOS SINDICALES, COMITÉ INTERCENTROS, COMISIÓN PARITARIA Y COMISIONES SECTORIALES.....	71
Artículo 32.- Derecho de información y participación.....	71
Artículo 33.- Derechos sindicales.....	72
33.1.Órganos y derechos sindicales.....	72
33.2.Secciones sindicales.....	72
33.3.Funciones de los delegados sindicales:.....	73
33.4.Cuota sindical.....	74
33.5.Excedencia.....	74
33.6.Órganos de representación unitaria de los trabajadores: del comité de empresa. ...	74
33.7.Participación en el Consejo de Administración de la empresa:.....	75
Artículo 34. Órganos de representación unitaria de los trabajadores: Comisiones de Administración del Convenio.....	76
34.1.Comisión de Servicios:.....	77
34.2.Comisión de faltas y sanciones:.....	77
34.3.Comisión de Talleres:.....	77

34.4.Comisión del Fondo de Ayuda al estudio:	78
34.5.Comisión del Fondo de actividades:	78
34.6.Comisión de Vacaciones de Administración:	78
34.7.Órganos de representación unitaria de los trabajadores: COMITÉ INTERCENTROS...78	
34.8.Garantías de los representantes legales y sindicales:	79
34.9.Circunscripciones electorales:	81
34.10.Colegios electorales.	81
34.11.Comisión Paritaria del Convenio Colectivo.	82
CAPÍTULO X. CONDICIONES RETRIBUTIVAS.....	83
ARTÍCULO 35.- Retribuciones básicas por grupos profesionales.....	83
35.1. Salario base:.....	83
35.2. Antigüedad:	83
35.3. Plus de convenio.....	84
35.4. Complemento del grupo profesional (anterior complemento del puesto de trabajo)	84
ARTÍCULO 36.- Pagas Extraordinarias.	84
ARTÍCULO 37. Complementos salariales por categoría profesional, puesto de trabajo, personal y por el desempeño de actividades específicas.	85
37.1. Complemento de categoría profesional (anterior incentivos acuerdo 2002)	85
37.2.Complemento del Puesto de Trabajo.....	85
37.3.Complemento Específico (CP).	86
37.4.Complemento Personal.	86
37.5. Complemento por trabajo nocturno	86
37.6.Plus de turnicidad.....	87
37.7. Prima de desempeño.	87
37.8. Complemento de actualización retributiva.	88
37.9. Plus compensatorio.....	88
ARTÍCULO 38. Complementos salariales por calidad y cantidad de trabajo.	88
38.1.Plus de viajero:	88
38.2.Plus de productividad:.....	88
38.3.Fiestas no recuperables (FNR).	89
38.4.Descansos no disfrutados (DND).	89
38.5.Festivos Trabajados. (FT).....	89

38.6.Día Verde (DV)	90
38.7.Guardía de Taller	90
38.8.Plus de Toma y Deje	90
38.9.Horas extraordinarias (HE).....	90
38.10.Día CAP/ Reconocimiento médico (DC)	90
38.11.Plus de movimiento de guagua	90
38.12.Fijos a turno Partido.....	91
38.13.Servicios especiales.....	91
38.14.Exceso de servicio diario.....	91
38.15. Descansos en jornada continuada.....	91
ARTÍCULO 39. Complementos salariales compensatorios.	91
39.1.Quebranto de moneda.....	91
39.2 .Bolsa de Vacaciones	92
39.3.Cambio forzoso de Zona	92
39.4. Plus de distancia (PD)	92
39.5 .Derechos consolidados por el personal urbano de Santa Cruz en la unificación del convenio (Mochila)	92
DISPOSICIONES ESPECÍFICAS DEL PERSONAL DEL SERVICIO URBANO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE	93
Disposición Específica primera. Sobre condiciones retributivas del personal del servicio urbano de Santa Cruz.....	93
Disposición Específica segunda. Sobre subrogación del personal del servicio urbano de Santa Cruz de Tenerife.	93
Disposición Específica tercera. Sobre centro de trabajo del servicio urbano de Santa Cruz de Tenerife.....	94
DISPOSICIONES ADICIONALES:	95
Disposición adicional primera. - Parejas de hecho.....	95
Disposición adicional segunda. - Plan de igualdad.	96
Disposición adicional tercera. -Acuerdo sobre absentismo laboral.	96
Disposición adicional cuarta. - Premio por jubilación.....	96
Disposición adicional quinta. - Responsabilidad funcional.	96
Disposición adicional sexta. - Contratación temporal.....	96
Disposición adicional séptima. - Derechos personales del personal de atención al público en la Estación de Costa Adeje.....	99

Disposición adicional octava. Conductoras-perceptoras en estado de gestación.....	99
Disposición adicional novena. – Acoso en el trabajo.	99
Disposición adicional décima. - Mejoras sociales.	101
Disposición adicional décimoprimera. - Fondo de ayuda social.	101
Disposición adicional décimosegunda. – Bolsa de festivos ERTE 2012-2016.....	101
Disposición adicional décimotercera. - Aparcamientos en Cuevas Blancas.	102
Disposición adicional décimocuarta. Protección en supuestos de IT.....	102
Disposición adicional décimoquinta. Regulación de la jornada irregular y cumplimiento de las disposiciones legales de derecho necesario absoluto.....	102
Disposición adicional décimosexta. Comisión de Igualdad.....	103
Disposición adicional décimoseptima. Protocolo de Protección de la Integridad y Dignidad de las personas en el ámbito laboral de TITSA.	103
DISPOSICIONES TRANSITORIAS:	103
Disposición transitoria primera. Modificación de la condición mas beneficiosa sobre el deslizamiento de horario a partir de la entrada en vigor del presente convenio.	103
Disposición transitoria segunda. Reclasificación profesional y respeto de las condiciones al personal afectado.	103
Disposición transitoria tercera. Régimen transitorio de asignación de los turnos partidos.	105
Disposición transitoria cuarta. Cambios en la clasificación profesional y sistema retributivo.	105
Disposición transitoria quinta. Entrada en vigor Capítulo V y artículo 28.4 del Fondo social.	106
Disposición transitoria sexta. Derecho preferente del personal de relevo nocturno de los centros de trabajo Santa Cruz 0 y 1 y La Laguna.	106
ANEXO I. CONCILIACIÓN DE LA VIDA LABORAL, PERSONAL Y FAMILIAR	107

CONVENIO COLECTIVO DE LA EMPRESA TRANSPORTES INTERURBANOS DE TENERIFE, S.A.U.

CAPITULO I. DISPOSICIONES GENERALES.

Artículo 1.- Ámbitos territorial, funcional y temporal.

El presente Convenio Colectivo afecta a los trabajadores y trabajadoras que prestan servicios por cuenta, dependencia y dentro del ámbito de organización y dirección de la empresa Transportes Interurbanos de Tenerife, S.A.U. (TITSA), en cualquier modalidad de transporte de viajeros por carretera en la Isla de Tenerife o con origen y destino en la misma.

Queda excluido del ámbito de aplicación de los capítulos IX y X del presente convenio colectivo, el personal de Alta Dirección y los integrantes del Comité de Dirección de TITSA, cuyas retribuciones se regirán por las estipulaciones de sus contratos, que deberán respetar los límites establecidos legalmente y en las disposiciones de aplicación al sector público insular aprobadas por el Cabildo Insular de Tenerife.

El Convenio tendrá duración desde el 1 de enero de 2019 hasta el 31 de diciembre de 2022.

A los efectos del convenio, se denominará trabajador o trabajadores a los hombres y mujeres que estén vinculados por la relación de dependencia y ajenidad indicadas en el párrafo primero. En particular, la categoría profesional de conductores y conductoras perceptoras por su reiteración en el texto se abreviará como “CP” y, en general, a las categorías profesionales empleadas en el encuadramiento profesional, están referidas a los hombres y mujeres que desempeñen las funciones descritas.

Artículo 2.- Denuncia, prórroga y actualización del convenio.

2.1.- Como norma de carácter general, la denuncia para la revisión o sustitución total del Convenio Colectivo se realizará en el plazo que a tal fin determine la legislación vigente y, en su defecto, con al menos tres meses de antelación a la fecha de su vencimiento.

La comisión negociadora se deberá constituir en el plazo máximo de quince días desde la denuncia y deberá concertar el calendario de negociación.

En el supuesto de ser denunciado, continuarán en vigor la totalidad de las estipulaciones pactadas, hasta la entrada en vigor del convenio colectivo que lo sustituya.

2.2.- En el supuesto de que no se procediese a su denuncia por cualquiera de las partes contratantes dentro del plazo señalado en el número anterior, el presente convenio se mantendrá prorrogado tácita y automáticamente en todas sus partes por años sucesivos,

salvo las cláusulas de carácter económica, cuya revisión quedara sujeta a las condiciones establecidas en el siguiente punto.

2.3.- Las cláusulas económicas establecidas en el presente convenio colectivo, se revisarán en el porcentaje máximo establecido en la Ley de Presupuestos Generales del Estado o norma que lo establezca, siempre que exista disponibilidad presupuestaria. La ausencia de disponibilidad deberá justificarse ante la Comisión Paritaria.

El incremento retributivo acordado o, en su caso, el que se negocie se implementará aplicando el porcentaje establecido al concepto o conceptos económicos que se determinen entre las partes negociadoras.

Artículo 3.- Carácter de lo pactado.

3.1.- Las condiciones estipuladas en el presente Convenio Colectivo quedarán determinadas según lo que especifique la ley y lo pactado en el presente Convenio Colectivo y, en todo caso, se estará a la norma más favorable para el trabajador.

3.2.- Se respetarán como derechos adquiridos las situaciones y condiciones económicas que, a la vigencia del presente Convenio Colectivo, resulten en su conjunto y en cómputo anual más favorables y beneficiosas para los trabajadores que las aquí pactadas y que no contradigan lo acordado en este Convenio.

3.3.- El presente Convenio constituye un conjunto unitario e indivisible, por lo que no cabe aplicación parcial o aislada de ninguno de sus pactos.

En el supuesto de que por requerimiento de la autoridad laboral o por sentencia judicial firme se acuerde o deba modificar el contenido de lo pactado en este Convenio, las partes podrán reconsiderar el texto total o parcialmente.

Artículo 4.- Principios de organización.

La organización, programación y distribución del trabajo, es facultad consustancial y exclusiva de la Dirección de la Empresa que es responsable de su ejercicio ante las entidades de derecho público promotoras de T.I.T.S.A. En su virtud, la Dirección tiene el derecho y el deber de organizar la Empresa con el fin de lograr el máximo perfeccionamiento y progreso posible, con los límites impuestos por las normas legales y convencionales y el respeto inviolable a la dignidad humana de su personal y del usuario.

La participación del personal en el desenvolvimiento armónico de las relaciones laborales es imprescindible, en cuanto que la empresa, por su carácter público y por la naturaleza de los servicios que presta, es una unidad donde convergen funciones e intereses diversos, movidos por la misma vocación de servicio a la comunidad.

Tal participación en la gestión de la empresa está enmarcada en la legislación aplicable a la

empresa pública, sin perjuicio de lo que se establece en las estipulaciones del presente Convenio.

Artículo 5.- Normas supletorias.

Mantendrán su vigencia, en tanto no hayan sido modificados expresamente, contradigan o impidan la aplicación del presente convenio colectivo, todos los pactos y acuerdos anteriores y en particular, los suscritos para la finalización de huelga con valor de convenio colectivo.

Se aplicará con carácter supletorio a las disposiciones del presente convenio colectivo el contenido del Laudo Arbitral de 24 de Noviembre de 2000, en lo referente al régimen disciplinario de las empresas de transporte de viajeros por carretera.

Los convenios derogados de los sectores interurbano y urbano de Santa Cruz de Tenerife serán referencia para interpretar, en caso de duda, las disposiciones equivalentes del presente convenio.

CAPÍTULO II. CLASIFICACIÓN PROFESIONAL, PLANTILLA MÍNIMA, ACCESO Y PROMOCIÓN EN EL EMPLEO.

Artículo 6.- Clasificación profesional.

6.1.Áreas funcionales, grupos y categorías profesionales.

El encuadramiento del personal en Áreas funcionales y grupos profesionales, así como la asignación de categoría profesional y/o puesto de trabajo, es una facultad empresarial que se realizará conforme a las siguientes reglas:

Se incluirá al personal en una de las siguientes ÁREAS FUNCIONALES:

- a) Movimiento: Integra a todo el personal directamente vinculado a la prestación del servicio de transporte: personal asignado a servicios, sus mandos intermedios y formadores, así como los coordinadores del servicio (Coordinador/a de Movimiento, Jefe/a de Tráfico y Estación 1ª, Jefe/a de Tráfico y Estación de 2ª, Inspector/a, Instructor/a, Operador/a de SAE, CP, Conductor/a y Gestor/a de Recaudación).
- b) Taller: Integra a los operarios encargados de la reparación y mantenimiento de la flota, al personal de almacenes, mantenimiento de instalaciones, así como los mandos intermedios y formadores de éstos (Coordinador/a de Taller, Técnico/a, Jefe/a de Equipo de Taller, Encargado/a, Instructor/a, Oficial 1ª Taller, Oficial 1ª de Mantenimiento, Oficial de Almacén, Oficial 2ª Taller, Expendedor/a, Conductor/a, Auxiliar de Taller y Auxiliar de control de accesos).

- c) Administración: Integra los servicios horizontales de administración y técnicos de apoyo a las actividades descritas en las letras a y b, así como todos los técnicos superiores y coordinadores (Técnico/a Superior, Coordinador/a, Técnico/a, Encargado/a, Gestor/a, Oficial 1ª Administrativo y Oficial 2ª Administrativo y Auxiliar de control de accesos).

En cada área funcional, el personal se clasificará en los siguientes GRUPOS Y CATEGORÍAS PROFESIONALES:

6.2.Grupo profesional 1: Técnicos/as Superiores.

Se incluye en este grupo al personal que preste su servicio con alguna de las siguientes características, funciones, tareas o especialidad:

- a) Con propia iniciativa, dentro de los límites establecidos directamente por la Dirección de la Empresa, haya sido designado para ejercer funciones de Jefatura de un Servicio o Sección de su área funcional.
- b) Realice labores de asesoramiento técnico y/ o jurídico a la Dirección Gerencia o al Comité de Dirección.
- c) Con propia iniciativa, encontrándose en posesión del correspondiente título académico universitario, desempeñe funciones y trabajos propios de la competencia de su titulación en un área funcional de la empresa que requiera dicha titulación.

Titulación exigida: Grado universitario o título universitario equivalente, así como máster habilitante cuando legalmente proceda, dentro del área de conocimiento propia de cada puesto de trabajo.

Categorías profesionales de este Grupo:

Área de Administración: Técnicos/as Superiores.

6.3.Grupo profesional 2: Mandos Superiores.

Se incluye en este grupo al personal que preste su servicio con alguna de las siguientes características, funciones, tareas o especialidad:

- a) Con propia iniciativa, dentro de los límites establecidos directamente por la persona titular de una Dirección, Jefatura de servicio o sección ejerce funciones de mando y organización de segundo nivel en las áreas funcionales de la empresa.
- b) Con propia iniciativa, encontrándose en posesión del correspondiente título de formación profesional de ciclo formativo de grado superior desempeñe funciones y

trabajos propios de la competencia de su titulación, con especialización, responsabilidad y autonomía en un área funcional de la empresa.

Titulación exigida: Formación Profesional de Grado Superior o equivalente, dentro del área de conocimiento propio de cada puesto de trabajo o superación del itinerario formativo conforme lo indicado en el artículo 10.3.

Categorías profesionales de este Grupo:

Área de Administración: Coordinador /a y Técnico/a.

Área de Taller: Coordinador/a de Taller y Técnico/a.

Área de Movimiento: Coordinador/a de Movimiento.

6.4. Grupo profesional 3: Mandos Intermedios.

Se incluye en este grupo al personal que preste su servicio con alguna de las siguientes características, funciones, tareas o especialidad:

- a) Con propia iniciativa, dentro de los límites establecidos directamente por el personal de los Grupos 1 y 2, ejerce funciones de mando y organización de tercer nivel en las áreas funcionales de la empresa,
- b) Con propia iniciativa, dentro de los límites establecidos por un mando, desempeña funciones que requieran formación específica de Grado Medio o equivalente.

Titulación exigida: Bachiller, Formación Profesional de Grado Medio, o en su caso, la superación del itinerario formativo conforme lo indicado en el artículo 10.3., excepto los Jefes de Equipo que deberán tener la titulación de FP requerida.

Categorías profesionales de este Grupo:

Área de Administración: Encargado/a y Gestor/a.

Área de Taller: Jefe/a de Equipo de Taller, Instructor/a y Encargado/a.

Área de Movimiento: Jefe/a de Tráfico y Estación 1ª, Jefe/a de Tráfico y Estación de 2ª, Inspector/a, Instructor/a, Operador/a de SAE y Gestor/a de Recaudación.

6.5. Grupo profesional 4: Personal Cualificado.

Se incluye en este grupo al personal que desempeñe actividades con un componente profesional ligado a la ejecución de tareas operativas.

Titulación exigida: Formación Profesional de Grado Medio, o en su caso, la superación del itinerario formativo para el puesto de trabajo conforme lo indicado en el artículo

10.3. Se exceptúa el puesto de CP, que deberá estar en posesión del título de la ESO o titulación equivalente, así como el resto de las autorizaciones administrativas que procedan para el ejercicio de dicha profesión. Asimismo se exceptúa los oficiales de 1ª y 2ª de taller que deberán tener la titulación de FP requerida.

Categorías profesionales de este Grupo:

Área de Administración: Oficial 1ª Administrativo.

Área de Taller: Oficial 1ª Taller, Oficial de 2ª Taller, Oficial 1ª de Mantenimiento, Oficial de Almacén y Conductor/a.

Área de Movimiento: CP y Conductor/a.

6.6. Grupo profesional 5: Personal Auxiliar.

Se incluye en este grupo al personal que desarrolle actividades de menor cualificación profesional, pudiendo ser de muy distinta índole y generalmente ligadas a actividades auxiliares o de apoyo a los grupos anteriormente descritos.

Titulación exigida: ESO o titulación equivalente, o en su caso, los cursos establecidos en el Plan de Formación regulado en el art. 10.3

Categorías profesionales de este Grupo:

Área de Administración: Oficial 2ª Administrativo.

Área de Taller: Expendedor/a, Auxiliar de Taller y Auxiliar de control de accesos.

6.7. Modificación de los grupos profesionales.

Siempre que las necesidades de explotación de los servicios lo exijan, y conforme a lo establecido en el presente convenio colectivo, T.I.T.S.A. podrá dejar vacante o, en su caso, suprimir la realización de alguna categoría profesional o redistribuir tareas, funciones o especialidades entre las mismas. La decisión de la empresa, que requerirá informe previo del Comité Intercentros, deberá ser justificada, respetará los derechos adquiridos y señalará las características de la nueva categoría profesional, las funciones, tareas o especialidades reasignadas y la innovación que comprende.

Asimismo, TITSA podrá proponer y en su caso convenir con los sujetos legitimados para la negociación colectiva la creación de nuevas categorías profesionales para la realización de nuevas funciones o para la integración de las asignadas a las categorías previstas en el presente convenio.

6.8. Reclamaciones en materia de clasificación profesional.

Las reclamaciones sobre clasificación profesional deberán ser dirigidas por escrito a la Dirección de la Empresa que, tras requerir el informe del Comité Intercentros, resolverá sobre las mismas en un plazo máximo de 30 días.

Artículo 7.- Trabajos de distinto grupo profesional o nivel retributivo.

La empresa no podrá encomendar al personal tareas, funciones o especialidades de una categoría profesional de distinta área funcional a la que esté encuadrado profesionalmente.

7.1. Grupo profesional superior o categoría profesional del mismo grupo y nivel retributivo superior.

La encomienda a un trabajador la realización de trabajos de un grupo profesional superior o, dentro del mismo grupo, de una categoría profesional de nivel retributivo superior, deberá realizarse por un jefe o mando que deberá notificarla por escrito.

El personal afectado se sujetará al mismo régimen de jornada, descanso, retribución y condiciones generales del nivel retributivo de la categoría profesional encomendada y tendrá, recíprocamente, las obligaciones y responsabilidades propias de la nueva función, sin que tal situación suponga la consolidación de la plaza y sin que se le pueda computar la ocupación temporal de dicha plaza, en un proceso de promoción interna.

Las encomiendas motivadas por la atención de necesidades permanente en la empresa darán lugar a la convocatoria del correspondiente procedimiento de concurso, lo que deberá realizarse cuando se mantenga la situación durante tres meses consecutivos o seis alternos en un año contado a partir de la fecha del inicio de la encomienda.

7.2. Grupo profesional inferior o categoría profesional del mismo grupo y nivel retributivo inferior.

La empresa podrá asignar al personal cometidos correspondientes a un grupo profesional inferior, o dentro del mismo grupo profesional, asignados a una categoría profesional con un nivel retributivo inferior al que tuviera reconocido, dentro de la propia especialidad y siempre que ello no altere el turno de trabajo, salvo situaciones de extrema necesidad que afectaran al turno. Los motivos del cambio temporal en la asignación de funciones que deberá ser justificado y ser perentorios, su duración y, en su caso, la extrema necesidad de justifique el cambio de turno deberán ser comunicadas por escrito al personal afectado

Los trabajos indicados no podrán encomendarse al mismo trabajador por un periodo superior a treinta días laborables en el plazo de un año.

Durante el tiempo que dure esta situación, el trabajador afectado percibirá los emolumentos

de su nivel retributivo.

Cuando el trabajador solicite o acepte voluntariamente dicho trabajo, no habrá límite de permanencia y sus emolumentos serán los que correspondan al nuevo puesto de trabajo.

7.3.Reglas comunes e información.

En lo no previsto en el presente convenio será de aplicación las normas establecidas en la ley del Estatuto de los Trabajadores.

La empresa informará mensualmente al Comité Intercentros sobre la asignación de funciones de distintos grupos y categorías profesionales desde y hacia niveles superiores e inferiores.

Artículo 8.- Plantilla mínima y escalafón.

8.1.Plantilla mínima.

La Plantilla Mínima es la relación del número de plazas por puestos de trabajo, que anualmente deberá ser aprobada por el Consejo de Administración, reestructurando, en su caso, el número de plazas o de puestos de trabajo, previa consulta a la Comisión Paritaria. En todo caso, se considerará plantilla mínima básica, la que integra la totalidad del personal fijo en activo en la empresa.

La dirección de la empresa comunicará mensualmente al Comité Intercentros las bajas de personal que se produzcan y, con un mes de antelación, la propuesta de Plantilla Mínima que elevará al Consejo de Administración. El Comité Intercentros podrá emitir informe al respecto.

Las vacantes se cubrirán previo proceso selectivo en el que se cumplan los principios establecidos en las normas vigentes sobre contratación laboral en el sector público aplicables a TITSA.

8.2.Plantilla mínima de conductores y conductoras-perceptores.

- a) La Plantilla Mínima de CP será el cociente entre el número de servicios anuales programados y el número de jornadas anuales efectivas promedio del año anterior - descontado el absentismo, a excepción de la Incapacidad Temporal por contingencias comunes y profesionales- de un CP según convenio colectivo, más el 2% del resultado de dicho cociente. Cualquier modificación relevante en el cuadro de servicios de la empresa, conllevará necesariamente una publicación de la Plantilla Mínima conforme a dicho cambio.

- b) En los centros de trabajo donde se haya establecido el quinto turno, la Plantilla Mínima se calculará adicionando el personal necesario para el mismo, el cual se calculará conforme lo establecido en la letra anterior más el personal necesario para cubrir la diferencia entre el número de servicios anuales programados en fin de semana y el número de jornadas disponibles en fin de semana.
- c) Las vacantes en la Plantilla Mínima de CP se cubrirán siguiendo el orden de llamamiento establecido en la Disposición Adicional Sexta. La ocupación de una vacante en la plantilla mínima es un proceso diferenciado del concurso de traslados regulado en el artículo 15.3 por cuanto son condiciones de trabajo de distinta naturaleza.

8.3.Escalafón.

El escalafón de la Empresa, que refleja una relación de trabajadores en alta el 31 de diciembre de cada año, se realizará por la Dirección de la Empresa en el mes de enero, previa consulta al Comité Intercentros. El mismo contendrá un desglose por persona con indicación del código, categoría profesional, centro de trabajo y antigüedad, incluyendo un anexo con el personal que esté en excedencia en la empresa.

La empresa facilitará a las secciones sindicales con representación en el Comité Intercentros una relación del personal con identificación del código y el nombre y apellidos.

El escalafón deberá publicarse en la primera quincena del mes de enero y, tras su publicación, se abrirá un periodo de reclamaciones de 15 días, debiendo resolver la Dirección de la empresa en el plazo de 15 días a partir de la conclusión del periodo de reclamaciones.

Artículo 9.- Ingreso y Baja en la empresa.

El ingreso en T.I.T.S.A. como personal fijo se efectuará conforme a las disposiciones vigentes de derecho necesario absoluto para el acceso al empleo público en las sociedades mercantiles públicas, y subsidiariamente, a lo establecido en el presente convenio colectivo.

De no cubrirse las vacantes ni las plazas de nueva creación mediante el sistema de promoción interna, dada la condición de sociedad mercantil pública de T.I.T.S.A., se realizará convocatoria pública de empleo, conforme a los criterios establecidos en el art. 55 EBEP:

- a) Publicidad de las convocatorias y de sus bases.
- b) Transparencia.
- c) Imparcialidad y profesionalidad de los miembros de los órganos de selección.
- d) Independencia y discrecionalidad técnica en la actuación de los órganos de selección.

- e) Adecuación entre el contenido de los procesos selectivos y las funciones o tareas a desarrollar.
- f) Agilidad, sin perjuicio de la objetividad, en los procesos de selección.

Antes de proceder a la convocatoria pública de las nuevas plazas, será oído el Comité Intercentros, que designará uno de los tres miembros que integrarán el Tribunal de Selección, constituido conforme lo establecido en el art. 11.

Los periodos de prueba máximos que correspondan legalmente en cada caso, de acuerdo con la clasificación profesional del trabajador y la normativa vigente, se interrumpirán por suspensión del contrato de trabajo establecidos legalmente, dado que el mismo sólo se puede cubrir con servicios efectivos.

Los contratos laborales asignarán al personal un centro de trabajo como lugar de comienzo y finalización de sus jornadas laborales, sin perjuicio de la movilidad establecida en el artículo 15.

Las bajas definitivas de la Empresa, tanto voluntarias como forzosas se regularán por la normativa vigente de general aplicación.

La dirección de la empresa comunicará mensualmente a través del Comité Intercentros, todas las bajas que se hayan producido en la plantilla y las razones de las mismas.

Artículo 10.- Formación.

10.1. Plan de formación

Todos los trabajadores y trabajadoras tendrán derecho al acceso a los cursos de formación profesional específicos que se incluyan en el Plan de Formación anual, dándose la oportuna publicidad de cada uno de los cursos que lo integran.

El plan de formación anual, del cual se dará cuenta al Comité Intercentros, distinguirá entre la formación obligatoria y la voluntaria. La formación obligatoria se realizará en tiempo de jornada de trabajo, si bien el personal podrá optar por realizar el curso fuera de la jornada de trabajo, en cuyo caso podrá elegir entre percibir el importe equivalente a una hora extra por cada hora de formación o acumular las horas de formación en un saldo, a los efectos de generar 1 día de descanso adicional por cada 7 horas acumuladas.

Los cursos de formación voluntaria se realizarán fuera de la jornada de trabajo y se compensará económicamente por el importe de 15,03 euros por día efectivo de asistencia.

Si algún trabajador o trabajadora solicitara su participación en alguno de los cursos a que se refiere el presente artículo, y ésta le fuera denegada, le serán notificadas por escrito las

causas.

Los cursos se organizarán teniendo en cuenta los turnos de trabajo, tratando de facilitar la asistencia a los mismos, de todos los trabajadores.

El personal que, habiendo sido admitido a un curso, no compareciera o asistiera al mismo de forma injustificada, será penalizado, con la exclusión a la próxima convocatoria de esa naturaleza. Se entienden por causas justificadas de inasistencia, la suspensión del contrato de trabajo establecidas en el presente convenio y en el Estatuto de los Trabajadores y las licencias retribuidas.

10.2. Curso CAP.

La formación continua del Certificado de Aptitud Profesional de CP (CAP), será facilitada gratuitamente por la empresa, realizándose en una única semana, en sesiones de 7 horas diarias de lunes a viernes. Si alguno de los días planificados coincidiera con descanso señalado al CP, éste se computará como efectivo de trabajo.

Siempre que sea necesario para garantizar el cumplimiento del servicio público que presta TITSA, las partes acuerdan - tanto para los días laborables coincidentes con el curso, como para los días que el CP optara por disfrutar el descanso - establecer un sistema de cobertura de las ausencias por realización del curso CAP (Día CAP), con el siguiente orden de llamamiento:

- En primer lugar, los CP voluntarios del centro de trabajo del trabajador que realiza el curso CAP, debiendo apuntarse previamente en los listados públicos que al efecto pondrá a su disposición el Coordinador, siendo llamados por orden de solicitud.
- En segundo lugar, el personal voluntario del resto de la zona del trabajador que realiza el curso CAP, debiendo apuntarse previamente en los listados públicos que al efecto pondrá a su disposición el Coordinador de su zona, siendo llamados por orden de solicitud.
- En tercer lugar, el personal voluntario del resto de zonas, debiendo apuntarse previamente en los listados públicos que al efecto pondrá a su disposición el Coordinador de su zona, siendo llamados por orden de solicitud.
- En cuarto lugar, se asignará para trabajar un Día CAP por orden de menor a mayor antigüedad, entre todo el personal del mismo turno y centro de trabajo que tengan descanso asignado en dicho día.

- En quinto lugar, se asignará un Día CAP por orden de menor a mayor antigüedad, entre todo el personal del resto de la zona y del mismo turno, que tengan descanso asignado en dicho día.

Deberá rotar todo el personal del centro de trabajo y zona respectivamente, conforme a lo dispuesto para los llamamientos en cuarto y quinto lugar, antes de que a un mismo trabajador /a le sea asignado un nuevo Día CAP.

En un mismo mes, sólo podrá disponerse de un descanso para realizar un servicio por alguno de los siguientes motivos: CAP, reconocimiento médico o un día verde. En caso de que se disponga de un día de descanso de forma obligatoria por CAP o reconocimiento médico, la empresa deberá compensarlo asignando un nuevo día Festivo de descanso (F) conforme a lo dispuesto en el artículo 17.1D.2 El descanso compensatorio deberá recaer en el día inmediatamente anterior o posterior al descanso perdido, con la excepción de que sea sábado o domingo en cuyo caso se realizará en el anterior o siguiente al mismo. Cuando el personal afectado tenga un sistema de trabajo con 7 descansos consecutivos, la empresa sólo podrá disponer del viernes de la semana de descanso, que será compensado asignando el descanso el viernes anterior a la semana donde se le asignan los 7 descansos consecutivos.

10.3. Formación para la promoción interna.

La representación de la empresa y la Comisión Paritaria, previo informe del Comité intercentros, aprobarán antes del 31/12/2019, un Itinerario Formativo donde se establezcan los cursos que permitan adquirir las competencias necesarias para el ejercicio de las categorías profesionales y para la equivalencia de títulos que integran los grupos profesionales del 5 al 2. Dicho Plan deberá actualizarse cuando se produzcan cambios en la clasificación profesional de la empresa.

La empresa organizará e impartirá, en función de su capacidad, los cursos integrantes del itinerario formativo en atención a la prevision anual de convocatoria de plazas para la promoción interna. El personal podrá, asimismo, cursar la formación propia del itinerario formativo para la promoción interna en centros externos a la empresa en cuyo caso, deberá acreditar la superación de los mismos y la equivalencia de las materias y de los créditos horarios.

Artículo 11.- Promoción interna.

Las vacantes que se aprueben en la Plantilla Mínima anual se cubrirán, conforme el siguiente procedimiento:

- a) Con carácter previo se convocará un procedimiento de traslado restringido entre el personal de la misma categoría profesional y área funcional.
- b) Las vacantes resultantes del anterior procedimiento restringido, deberán cubrirse mediante un proceso de promoción interna, que deberán realizarse con la debida publicidad y transparencia, garantizando la aplicación de los criterios de igualdad de oportunidades, capacidad y méritos, a través de un concurso-oposición que tendrá carácter de acceso abierto a todo el personal fijo, sin limitación de grupo profesional y área funcional. Para promocionar a los grupos profesionales del 1 al 3, se exigirá estar en posesión del curso básico de Prevención de Riesgos Laborales.

El sistema de evaluación se regirá por el criterio de pruebas de carácter objetivo, en las cuales se tendrá en cuenta las capacidades y aptitudes del personal solicitante para el puesto objeto de valoración, debiendo considerarse como méritos la pertenencia a la misma área funcional (10% de la puntuación total), la mayor antigüedad en la empresa (un máximo del 10% del total de la puntuación) y la pertenencia al mismo grupo profesional (10% del total de la puntuación). A tal fin, en la respectiva convocatoria, se establecerán unas bases que reflejen las condiciones, programas, pruebas a realizar y demás circunstancias referidas a la plaza a cubrir. Todos los conductores/as y CP, con independencia del área funcional a la que estén adcritos, recibirá el mérito correspondiente al área funcional en la que promoció.

Las bases que rijan las promociones entre grupos profesionales deberán exigir las titulaciones previstas en el artículo 6, o el itinerario formativo, en su caso.

- c) El tribunal que realice las pruebas de la Promoción Interna estará compuesto por:
 - Un Presidente, que será la persona titular de la dirección de personas y servicio jurídico o la persona en quien delegue.
 - Un vocal designado por la Dirección de Personas y Servicio Jurídico, que actuará como secretario y será personal de TITSA, con categoría profesional igual o superior a los candidatos/as.
 - Un vocal, representante unitario de los trabajadores elegido por el Comité Intercentros, con categoría profesional igual o superior a los candidatos/as, actuando en todo momento a título individual.
- d) Superado el proceso de promoción interna, el trabajador o trabajadora seleccionado deberá superar los periodos de prueba máximos que correspondan legalmente en cada caso, que se interrumpirán por suspensión del contrato de trabajo. En el supuesto de no superar el periodo de prueba, el personal aspirante retornará a su anterior puesto de trabajo, promocionando el siguiente aspirante que hubiera superado el proceso selectivo con mayor calificación.

- e) De resultar desierta la convocatoria de promoción interna, la empresa podrá realizar una convocatoria pública de empleo, de acuerdo con lo previsto en el artículo 9 del presente convenio colectivo.
- f) Se excluyen del ámbito de aplicación de este artículo, los puestos de trabajo de dirección, jefaturas de servicio y sección, asesores jurídicos o técnicos de la dirección que podrán ser cubiertas por libre designación de la dirección-gerencia de entre el personal del grupo profesional 1 o mediante proceso de selección externo, de conformidad con las normas vigentes sobre contratación laboral en el sector público aplicables a TITSA.

CAPÍTULO III. LICENCIAS, EXCEDENCIAS

Artículo 12.- Licencias.

12.1. Licencias con sueldo.

El personal tendrá derecho a licencias retribuidas en cualquiera de los casos que se señalan y con la duración que se establece:

- Matrimonio o pareja de hecho del trabajador: 15 días naturales.
- Nacimiento o adopción legal de hijos: 4 días naturales.
- Fallecimiento de cónyuge o conviviente, hijos o padres: 5 días naturales.
- Fallecimiento de hermanos: 3 días naturales.
- Fallecimiento de tíos: 2 días naturales.
- Fallecimiento de padres políticos: 2 días naturales.
- Fallecimiento de nietos, abuelos propios y de los cónyuges y hermanos políticos: 2 días naturales.
- Fallecimiento de yernos y nueras, cónyuges de nietos: 2 días naturales.
- Enfermedad grave de cónyuge o conviviente, hijos, padres o padres políticos, hermanos o hermanos políticos, tíos, nietos y abuelos: 2 días naturales.
- Matrimonio de hijos del trabajador: 1 día natural.
- Por traslado de domicilio habitual: 1 día.
- Fallecimiento de tíos políticos: 1 día natural.

12.2.Otras Licencias:

1. Por el tiempo indispensable para la realización de exámenes prenatales y técnicas de preparación al parto que deban realizarse dentro de la jornada de trabajo.
2. Las trabajadoras, por lactancia de un hijo menor de nueve meses, tendrán derecho a una hora de ausencia del trabajo, que podrán dividir en dos fracciones o acumular el total, para disfrutarlas todas juntas. La mujer, por su voluntad, podrá sustituir este derecho por una reducción de su jornada en media hora con la misma finalidad. Este permiso podrá ser disfrutado indistintamente por la madre o el padre en caso de que ambos trabajen.
En los casos de nacimientos de hijos prematuros o que, por cualquier causa, deban permanecer hospitalizados a continuación del parto, la madre o el padre tendrán derecho a ausentarse del trabajo durante una hora. Asimismo, tendrán derecho a reducir su jornada de trabajo hasta un máximo de dos horas, con la disminución proporcional del salario.
3. Quien por razones de guarda legal tenga a su cuidado directo algún menor de doce años o persona con discapacidad física, psíquica o sensorial, que no desempeñe una actividad retribuida, tendrá derecho a una reducción de la jornada de trabajo, con la disminución proporcional del salario entre, al menos, un tercio y un máximo de la mitad de la duración de aquélla. Tendrá el mismo derecho quien precise encargarse del cuidado directo de un familiar, hasta el segundo grado de consanguinidad o afinidad, que por razones de edad, accidente o enfermedad no pueda valerse por sí mismo, y que no desempeñe actividad retribuida.

La reducción de jornada contemplada en el presente apartado constituye un derecho individual de los trabajadores, hombres o mujeres. No obstante, si dos o más trabajadores de la misma empresa generasen este derecho por el mismo sujeto causante, el empresario podrá limitar su ejercicio simultáneo por razones justificadas de funcionamiento de la empresa.

La concreción horaria y la determinación del período de disfrute del permiso de lactancia y de la reducción de jornada, previstos en los apartados anteriores, corresponderá al trabajador, dentro de su jornada ordinaria. El trabajador deberá preavisar al empresario con quince días de antelación la fecha en que se reincorporará a su jornada ordinaria.

Las discrepancias surgidas entre empresario y trabajador sobre la concreción horaria y la determinación de los períodos de disfrute previstos en los apartados anteriores serán resueltas por la jurisdicción competente a través del procedimiento establecido en la Ley Reguladora de la Jurisdicción Social.

4. La trabajadora víctima de violencia de género tendrá derecho para hacer efectiva su protección o su derecho a la asistencia social integral, a la reducción de la jornada de

trabajo con disminución proporcional del salario o a la reordenación del tiempo de trabajo, a través de la adaptación del horario, de la aplicación del horario flexible o de otras formas de ordenación del tiempo de trabajo que se utilicen en la empresa, de conformidad con lo dispuesto en la Ley Orgánica 1/2004 de Medidas de Protección Integral para la Violencia de Género.

Estos derechos se podrán ejercitar en los términos que para estos supuestos concretos se establezcan en los convenios colectivos o en los acuerdos entre la empresa y los representantes de los trabajadores, o conforme al acuerdo entre la empresa y la trabajadora afectada. En su defecto, la concreción de estos derechos corresponderá a la trabajadora, siendo de aplicación las reglas establecidas en el apartado anterior, incluidas las relativas a la resolución de discrepancias.

Procedimiento y gestión de licencias:

- Se entiende incluido el día en que se produjo el hecho causante y los siguientes consecutivos, salvo que ya hubiera comenzado o finalizado su jornada de trabajo, en cuyo caso comenzará su disfrute al siguiente día, excepto que el hecho causante estuviera programado con antelación y en los casos de matrimonio.
- No obstante, teniendo en cuenta las especiales circunstancias que pudieran producirse en cada caso, se prorrogará otros tres días más en caso de alumbramiento, enfermedad grave o muerte de parientes de primer grado, si los mismos acaecieran fuera de la isla o si se apreciase otra causa excepcional.
- El inicio de los días de licencia se computarán, si coincidiera con descanso, el día siguiente.
- Las peticiones de licencia con sueldo serán resueltas por la Dirección de la Empresa en el plazo máximo de diez días. Aquellas en las que, por su propia naturaleza fuera imposible de prever la causa que la motiva, se concederán al momento por la Dirección, sin perjuicio de la posterior justificación de la misma.
- Los trabajadores tendrán derecho al permiso retribuido por el tiempo necesario, cuando sean convocados a consulta por los servicios médicos de la Seguridad Social, mediante el sistema de cita previa, debiendo poner en conocimiento de la empresa con 5 días de antelación y excepcionalmente con 48 horas de antelación, o en su caso, desde el conocimiento de la cita previa, el día y hora de dicha consulta.
- El trabajador/a preavisará con al menos 15 días de antelación la inscripción en el registro de la empresa de parejas de hecho, comenzando el disfrute de los días de

licencia, de mutuo acuerdo con la Empresa en un plazo no superior a los sesenta días desde su inscripción.

12.3. Licencias sin sueldo

El personal que ostente más de un año de antigüedad en la Empresa, podrá solicitar licencia sin sueldo, a disfrutar en una o varias veces, por un plazo no superior a sesenta días, que les serán concedidas siempre que no lo impidan las necesidades del servicio, que serán justificadas por la Dirección ante el Comité en cada caso.

No se descontarán al referido personal, a efectos de antigüedad, los periodos de licencia sin sueldo, salvo a los que hubieran disfrutado licencias de esta clase que en total sumen seis meses en T.I.T.S.A., en cuyo caso se descontará el exceso de dicho periodo. A tal efecto, el disfrute de las licencias sin sueldo se anotará en los respectivos ficheros y expedientes personales.

Presentada solicitud de licencia sin sueldo la empresa dispondrá de un plazo de 15 días naturales para responder a tal solicitud; de no producirse la respuesta en el indicado plazo se entiende que la misma ha sido autorizada.

12.4. Asuntos propios

El personal podrá disfrutar de 1 día de permiso no retribuido al año, por asuntos propios. Deberá ser solicitado con una antelación mínima de cuatro días. La empresa atenderá un número de peticiones por centro de trabajo, siguiendo el mismo criterio que para las asignaciones de las vacaciones.

12.5. Norma supletoria:

En todo caso, el personal afectado por el presente convenio dispondrá, en los supuestos no regulados anteriormente, de las licencias en los supuestos y por la duración establecidas en el Estatuto de los Trabajadores.

Artículo 13. Excedencias.

La excedencia podrá ser voluntaria o forzosa:

13.1.Forzosa: dará derecho a la conservación del puesto de trabajo y al cómputo de la antigüedad de su vigencia, se concederá por la designación o elección para un cargo público o sindical conforme al artículo 36.5 del presente convenio que imposibilite la asistencia al trabajo. El reingreso deberá ser solicitado dentro del mes siguiente al cese en el cargo público.

13.2. Voluntaria: El personal con al menos una antigüedad en la empresa de un año, tiene derecho a que se le reconozca la posibilidad de situarse en excedencia voluntaria, por un

plazo no menor a seis meses y no mayor de cinco años. Este derecho sólo podrá ser ejercitado otra vez por el mismo trabajador si han transcurrido cuatro años desde el final de la última excedencia.

Las citadas excedencias podrán prorrogarse hasta cubrir el tiempo máximo de cinco años, a petición del trabajador, y con las limitaciones antes señaladas.

El personal con al menos tres años de antigüedad en la empresa que solicite excedencia voluntaria no superior a tres años, efectuará su reingreso al final del plazo solicitado con carácter inmediato.

13.3.El personal tendrá derecho a un periodo de excedencia no superior a cinco años, para atender al cuidado de cada hijo, a contar desde la fecha de nacimiento de éste. Los sucesivos hijos, darán derecho a un nuevo periodo de excedencia que, en su caso, pondrá fin al que viniera disfrutando. Cuando las dos personas que ostenten la patria potestad de los menores trabajen en TITSA, sólo uno de ellos podrá ejercitar este derecho.

13.4.Asimismo, podrán solicitar su paso a la situación de excedencia en la Empresa, los trabajadores que ejerzan funciones sindicales de ámbito provincial o superior, mientras dure el ejercicio de su cargo representativo.

13.5.En caso de que el trabajador/a se vea afectado por detención de cualquier tipo, se le concederá una excedencia con derecho a reserva del puesto de trabajo por una duración igual al tiempo que esté detenido o, en su caso, sufriendo condena por sentencia judicial firme, siempre que dicha condena sea menor a un año. Dichas excedencias no se concederán cuando la causa de la condena se derive de hechos dolosos en contra de T.I.T.S.A.

En el caso de condena por sentencia firme por imprudencia simple, con o sin infracción de reglamento, cometida en el desempeño del servicio, la duración de la excedencia abarcará todo el tiempo que dure la privación de libertad incluso si es superior a un año. Siempre que el afectado no fuere reincidente.

Si a continuación de la excedencia indicada en este apartado, el trabajador/a solicitase y obtuviese excedencia voluntaria, se sumará la duración de ambas para el cómputo de tiempos máximos.

13.6.Las personas trabajadoras, que presten -personalmente- atención o cuidados a los miembros de la unidad familiar en primer grado o a personas del mismo grado de parentesco de la pareja de hecho, así como a hermanos que convivan con el causahabiente, tendrán derecho a un periodo de excedencia no superior a 5 años, efectuando su reingreso al final del plazo solicitado con carácter inmediato. Será sometido a la evaluación de la Comisión de Conciliación Familiar, conforme al procedimiento establecido en el Anexo II.

13.7.El personal excedente conserva el derecho preferente al reingreso en las vacantes

de igual o similar función, tarea o especialidad a la suya que hubiera o se produjera en la Empresa.

13.8.El personal de excedencia que solicite su reincorporación con anticipación al vencimiento de la misma, tendrá un derecho preferente sobre el personal de nueva contratación.

CAPITULO IV. ASIGNACIÓN Y MOVILIDAD ENTRE CENTROS DE TRABAJO Y ASIGNACION DE LÍNEAS

Artículo 14.- Definiciones de la situaciones del personal distintas al régimen general:

El personal de Titsa se clasificará, a los efectos de los cambios de centros y de asignacion de líneas, previstos en el presente convenio colectivo, en alguna de las siguientes situaciones:

A) Personal de Incidencias (PI)

Se define como personal de Incidencias (PI), al de una misma categoría del área funcional de movimiento (CP, jefes/as de tráfico, inspectores/as, etc.) destinado a la cobertura de las incidencias en el servicio que se produzcan en cualquier centro de trabajo de la empresa. El PI está integrado por personal voluntario y, obligatoriamente, por todo aquel que no tenga adscripción definitiva a un centro de trabajo y el que, sin tenerla, rehúse participar en los concursos de traslados descritos en el artículo 15.3 o, participando, no la obtenga. La adscripción es independiente de la duración y naturaleza del contrato de trabajo del personal que integra el PI.

La empresa asignará provisionalmente al PI por centro de trabajo en función de la prevision de las necesidades de personal en los mismos. En ningún caso, tal asignación provisional a un centro, limita la plena disponibilidad del PI para ser desplazado para prestar servicios en otro centro de trabajo. El cambio de centro de trabajo de este personal es de libre disposición de la empresa.

En el supuesto de traslado de zona del personal de incidencia, se afectará al PI asignado a la zona con menor antigüedad en la empresa.

B) Personal de Reserva (PR)

Se define como personal de reserva al de una misma categoría del área funcional de movimiento (CP, jefes/as de tráfico, inspectores/as, etc.) que estando adscrito a un centro de trabajo de conformidad con el art 15, no tienen asignado un servicio concreto y, en consecuencia, atenderá los servicios descubiertos por las incidencias que se produzcan en su centro de trabajo.

C) Personal Disponible (PD)

Se define como personal disponible al de una misma categoría del área personal de movimiento (CP, jefes de tráfico, inspectores, etc.) que estando adscrito a un centro de trabajo de conformidad con el art. 15, y teniendo asignado un servicio concreto conforme al artículo 16, no pueda prestar dicho servicio en un día o días concretos por reducción o supresión del mismo. También tendrá la consideración de personal disponible, el que presta servicio a turno partido durante los días o periodos en los que se reduzcan o suspendan los indicados servicios en cuyo caso será asignado a líneas o servicios que se realizan en régimen de jornada continuada.

Artículo 15.- Asignacion y cambio de centro de trabajo.

15.1. Centros de trabajo y zonas geográficas:

A los efectos del presente convenio se acuerda que el cambio de centro de trabajo, dentro o fuera de la misma zona, no supondrá cambio en la residencia habitual que el personal tuviere establecida, entendiéndose por tal la que se consigna en el contrato de trabajo o donde radique el centro de trabajo en el que habitualmente toma o presta sus servicios el trabajador/a.

Se establecen las siguientes zonas y centros de trabajo:

- Zona metropolitana: Santa Cruz-0 (urbano); Santa Cruz-1 (Interurbano); La Laguna y Güimar.
- Zona Sur: Granadilla, Costa Adeje y Guía de Isora.
- Zona Norte: Puerto de la Cruz, La Orotava, Icod y Buenavista.

Como regla general, el cambio de zona y centros de trabajo se resolverá -preferentemente- entre el personal voluntario, conforme lo indicado en los apartados siguientes, debiendo notificar de todo el proceso a la comisión de servicios.

La asignación de centro de trabajo, el cambio temporal del mismo y, en su caso, el nombramiento y régimen de funcionamiento del personal de incidencias (PI) se regula con la finalidad de ofertar una mayor estabilidad en el desempeño del trabajo y contribuir, así, a la conciliación de la vida laboral y familiar, así como la igualdad de derechos y obligaciones de los trabajadores temporales y fijos, permitiendo participar en el concurso de traslados a los trabajadores temporales.

Los procedimientos regulados para las categorías profesionales que se detallan a continuación son independientes a la definición de la plantilla mínima establecida en el art. 8, por cuanto la

ocupación de una vacante en la plantilla mínima no es asimilable a la asignación a un centro de trabajo, por ser condiciones de trabajo de distinta naturaleza.

15.2. Procedimiento para la asignación y cambio de centro de trabajo de CP en situación de Personal de Incidencias.

El cambio del PI de un centro de trabajo a otro por necesidades operativas se producirá con efecto del primer día del mes siguiente a la notificación de la hoja de servicio que deberá efectuarse con 7 días de antelación. La hoja de servicio será remitida por correo corporativo, físicamente en el centro de trabajo cuando así se solicite o, previo acuerdo con el Comité Intercentros, por el medio de comunicación oficial que lo sustituya.

Cuando sea necesario equilibrar los turnos de trabajo en un centro de trabajo, se procederá a cambiar de turno al PI menos antiguo en la empresa del turno excedente.

El PI, debido a la naturaleza de su prestación de servicios, no podrá solicitar línea, ni permutar turnos, centros de trabajo o vacaciones con compañeros. Se admitirán, únicamente durante el mes en curso, cambios de días de descanso entre el personal del PI de un mismo centro de trabajo.

En las publicaciones que se realicen cada mes, se publicará un Anexo con el listado de personas que integran el PI.

15.3. Concurso de traslados.

Como regla general, la empresa publicará mensualmente las vacantes existentes en los centros de trabajo y se establecerá un plazo de 15 días para la presentación de solicitudes.

Tras la asignación de un centro de trabajo por adscripción voluntaria, no se podrá solicitar cambio de centro de trabajo durante un 1 año, contado desde la fecha de inicio de la prestación de servicios en dicho centro.

Con la limitación indicada en el párrafo anterior, cualquier CP podrá participar en los concursos de traslados convocados presentando su solicitud durante el plazo de 15 días. El concurso se resolverá asignando la plaza al concursante que reúna las siguientes condiciones:

- 1) Mayor antigüedad en la empresa. Cuando la resolución del concurso produzca una minoración del personal adscrito al centro de trabajo de procedencia, se iniciará un nuevo concurso para cubrir la vacante generada.
- 2) Concluido el proceso anterior, si la vacante no fuera cubierta de forma voluntaria, se asignará al CP de PI con menor antigüedad en la empresa.

Los cambios de centro de trabajo por concurso de traslados, con independencia de su ejecución, no serán definitivos en tanto no sean ratificados en la comisión de servicios.

15.4. Nuevas contrataciones de personal.

Al personal de nueva contratación se le asignará, por orden de ingreso, el centro de trabajo de aquellos a quienes se hubiera asignado obligatoriamente a un centro de trabajo conforme al punto 2) del apartado b) anterior, salvo comunicación de aquellos de continuar en el mismo centro de trabajo. El personal saliente se incorporará al listado de personal de incidencia (PI).

En el supuesto de no existir personal adscrito obligatoriamente a ningún centro de trabajo, las nuevas contrataciones pasarán a formar parte del PI.

15.5. Cambio temporal de CP adscritos a un centro de trabajo.

El personal adscrito a un centro de trabajo podrá ser cambiado temporalmente de centro por probadas razones técnicas, organizativas o productivas que lo justifique, siempre que dicha incidencia no pudiera ser cubierta por el PI y previa comunicación y acreditación al comité intercentros de la concurrencia de los motivos alegados por la empresa. Dicho cambio deberá ser notificado a la persona objeto de cambio de centro de trabajo que resulte de la aplicación de la regla de prioridad que se indica a continuación. Asimismo, se comunicará al Comité Intercentros por escrito, en los plazos y condiciones incluidos en los siguientes procedimientos:

➤ Cambio de centro de trabajo fuera de la zona:

1. Será afectado el trabajador/a con menor antigüedad en la empresa entre el personal de la zona donde se pueda prescindir de personal.
2. Comunicación 15 días naturales.
3. Máximo 3 meses. Si persistiera la necesidad se asignará al siguiente trabajador que reúna los criterios indicados en el número 1.

➤ Cambio de centro de trabajo dentro de la zona:

1. Será afectado el trabajador/a con menor antigüedad en la empresa del centro de trabajo donde se pueda prescindir de personal.
2. Comunicación 5 días naturales; en los casos de vacante imprevista, se comunicará con 48 horas de antelación.
3. Máximo de un año. Si persistiera la necesidad se asignará al siguiente trabajador que reúna los criterios indicados.

En todo caso, el inicio y finalización de la jornada de trabajo del personal desplazado dentro y fuera de la zona, se realizará en el centro de trabajo de procedencia o, alternativamente, se

abonará el plus establecido en el artículo 39.3.

15.6. Viajes de servicio.

Los viajes de servicio son aquellos en que el personal inicia su jornada fuera de su centro de trabajo habitual de la misma zona. En ningún caso se podrá nombrar al mismo CP, consecutivamente o de forma discontinua, viajes de servicio por más de 30 días laborales durante el año natural, con respeto al sistema de descanso establecido en el artículo 17.1,c). Alcanzado el límite indicado, se procederá al nombramiento del personal que corresponda conforme a los criterios establecidos en el párrafo siguiente.

Los viajes de servicios se asignarán, en primer lugar al personal de incidencia por orden de menor antigüedad en la empresa, en ausencia de éste al personal de reserva de menor antigüedad en la empresa, y en ausencia de ambos el personal del centro de trabajo afectado con menor antigüedad en la empresa, todos ellos referidos al turno en el que corresponda hacer el viaje de servicio.

Tales viajes de servicio darán derecho al percibo como dieta de la indemnización establecida en el art. 39.3.

El personal devengará la dieta correspondiente al almuerzo cuando la salida de su centro de trabajo se realice antes de las 12:00 horas y la llegada después de las 14:00 horas. La correspondiente a la cena cuando la salida se efectúe antes de las 20:00 horas y la llegada después de las 22:00 horas.

La empresa compensará los gastos de traslado, alojamiento y manutención que se produzcan a todos los trabajadores que se desplacen fuera de la Isla por razones de trabajo.

15.7. Resto del personal del área de movimiento:

El personal no podrá ser cambiado temporalmente de centro de trabajo, salvo probadas razones técnicas, organizativas o productivas que lo justifique. Dicho cambio deberá ser notificado a la persona trasladada y al Comité Intercentros por escrito, en los plazos incluidos en los siguientes procedimientos:

➤ Cambio de centro de trabajo fuera de la Zona:

1. Voluntariedad.
2. Comunicación 15 días naturales.
3. Máximo 3 meses. Si persistiera la necesidad se asignará al siguiente trabajador/a que reúna los criterios indicados.

➤ Cambio de centro de trabajo dentro de la Zona:

1. Voluntariedad.
2. Trabajador/a con menor antigüedad en la empresa del centro de trabajo donde se pueda prescindir de personal.
3. Comunicación 5 días naturales, en los casos de vacante imprevista, se comunicará con 48 horas de antelación.
4. Máximo de un año. Si persistiera la necesidad se asignará al siguiente trabajador/a que reúna los criterios indicados.
5. El cambio de centro para cubrir incidencias por un sólo día, será asignado en primer lugar al personal de incidencia por orden de menor antigüedad en la empresa, en ausencia de éste al personal de reserva de menor antigüedad en la empresa, y en ausencia de ambos al personal del centro de trabajo afectado con menor antigüedad en la empresa, todos ellos referidos al turno en el que corresponda.

En todo caso, la atención a la necesidad operativa se realizará en régimen de rotación entre los PI, PR y resto por un periodo máximo de treinta días, a partir del cual, correrá el turno por periodos iguales hasta agotar la lista del personal de menor a mayor antigüedad reiniciendose el orden indicado.

En el supuesto de que el personal de la misma categoría profesional afectada de un centro de trabajo adopte un acuerdo mayoritario en sentido distinto del régimen general anterior, se podrá acordar y convenir con la empresa un sistema específico para determinar el orden de salida del centro del personal.

15.8. Personal del área de taller.

Cuando por razones técnicas, organizativas o productivas fuera preciso el cambio de zona o de centro de trabajo del personal de taller, se considerará que integran la misma zona los tres centros de trabajo situados en los municipios de Santa Cruz de Tenerife y La Laguna. Los criterios para los traslados temporales y definitivos, serán los indicados en los apartados 3 y 5 del presente artículo, entendiendo que la referencia que en ellos se hace al PI, debe entenderse hecha respecto de todo el personal de taller.

Artículo 16. Asignación y cambios de servicios, líneas y horarios.

16.1. Asignación de servicios, líneas y horarios.

Para la asignación de los servicios, líneas y horarios al personal del área de movimiento se procederá conforme al procedimiento y reglas siguientes:

- a. El concurso para la asignación de un servicio, estará vinculado a una línea (o grupo de éstas). Se procederá a la convocatoria del concurso interno cuando se cree una nueva línea o se produzca una baja definitiva en la empresa de un CP,

por incapacidad permanente, jubilación parcial, despido, excedencia o situaciones asimilables. En el concurso podrá participar cualquier CP adscrito al centro de trabajo (excluido el personal de incidencia -PI).

- b. Cuando la causa de la vacante por baja del anterior titular no sea definitiva (por estar sujeta a revisión, impugnación o cualquier otro motivo), se convocará el concurso con la advertencia del carácter provisional de la asignación. La obtención de la asignación provisional de un servicio supondrá la renuncia o baja definitiva del de procedencia de forma que será objeto de concurso. Cuando la causa de la vacante sea definitiva, el adjudicatario del servicio o línea lo consolidará automáticamente con carácter definitivo. Por el contrario, si el titular anterior causa alta, recuperará su servicio y, en consecuencia, el adjudicatario provisional pasará a la condición de reserva.
- c. La empresa publicará mensualmente por centros de trabajo los servicios vacantes (incluidos los asignados obligatoriamente), pudiendo presentar los trabajadores sus solicitudes en un plazo de 15 días, que serán resueltas en favor de los solicitantes que tengan mayor antigüedad en la empresa. El trabajador seleccionado no podrá optar a una nueva vacante durante un periodo de cinco años (carencia) mientras permanezca adscrito al centro de trabajo. Se exceptúan del periodo de carencia los supuestos de supresión del servicio o su modificación sustancial. Los servicios nocturnos tendrán una carencia de 1 año.
- d. Cuando el concurso de servicios diurnos quedara desierto, se asignará al trabajador del centro de trabajo con menor antigüedad en la empresa. Cuando los servicios nocturnos quedaran desiertos, se asignarán al trabajador del centro de trabajo por orden de menor antigüedad en la empresa y por una duración máxima de 28 días efectivos de trabajo. En ambos supuestos, se determinará, al inicio de cada mes, que trabajador reúne la condición de menos antiguo en el centro, excluyendo al personal de incidencia (PI).
- e. La asignación a un nuevo servicio supondrá asumir el turno, posición de descanso, en su caso, asignadas a dicho servicio. La participación en cursos para la asignación de plazas vacantes de “relevos de descansos” supone la aceptación de los cambios futuros de líneas y servicios que se releva.

16.2.Cambios voluntarios de días de trabajo, servicios, líneas y horarios:

- a. El personal de movimiento podrá intercambiar voluntariamente y entre sí, uno o varios días o incluso la totalidad de los días efectivos de trabajo de uno o varios ciclos, sin más límite que los que se establecen a continuación:
 - o El cambio no podrá suponer vulneración alguna a la legislación laboral vigente

- en cada momento.
 - El intercambio se deberá notificar a la empresa, por medio del Jefe de Estación. Dicha comunicación deberá formalizarse por escrito, inclusive después de la realización del cambio, con detalle de las fechas o servicios intercambiados, la aceptación expresa de las personas afectadas y, en caso de no estar determinada la fecha de devolución, el periodo máximo para su cumplimiento.
 - La empresa no podrá objeción al intercambio siempre que se garantice el servicio.
 - En el supuesto de discrepancia entre los trabajadores sobre el momento de la “devolución” del día o servicio, la empresa determinará la fecha de devolución en el periodo convenido o, en su defecto, en el máximo de un año desde el cambio inicial.
 - El cambio se realizará a título gratuito sin que pueda establecerse compensación económica.
- b. El personal de movimiento podrá pactar con la empresa el adelanto del disfrute de un descanso (Código 18) o diferir su disfrute en el tiempo (Código 38), sin más límite que los que se establecen a continuación:
- El cambio deberá registrarse por el Jefe de Estación, con detalle de las fechas y, en caso de no estar determinada la fecha de devolución, el periodo máximo para su cumplimiento.
 - Transcurrido un año sin acuerdo sobre la determinación del devengo del descanso disfrutado o trabajado, la empresa podrá proceder a su nombramiento en el servicio, conforme a los plazos que para ello establece el convenio colectivo, y respetando los mínimos descansos legales.

CAPITULO V. TIEMPO DE TRABAJO, DESCANSOS Y VACACIONES

Artículo 17.- Jornada.

17.1. Conductores y conductoras-perceptores:

17.1.A) Jornada:

Se establece un sistema de jornada flexible para el personal de conducción de TITSA, limitada por la jornada mínima del sector público y la máxima legal reflejada en el art. 34.1 ET, considerándose ésta como jornada máxima a los efectos del cómputo de horas extras.

La jornada mínima anual para los CP de TITSA es de 1696 horas anuales, que podrá ampliarse hasta la jornada máxima legal de 1816 horas anuales, de acuerdo con los procedimientos establecidos en el presente convenio colectivo.

El sistema normal de servicios, podrá ser rectificado por la empresa por razones justificadas en la prestación de los mismos, de conformidad con lo dispuesto en el convenio colectivo y acuerdos que lo desarrollan. La Empresa, en cualquier caso, comunicará al Comité de Empresa con al menos una antelación de 10 días, las modificaciones puntuales al cuadro general de servicios.

Tales modificaciones del servicio no podrán alterar las condiciones fijadas como mínimas en el vigente Convenio, en la fijación de la jornada de personal en las diferentes líneas y servicios.

En el ámbito de cada Centro de Trabajo, no se podrá imponer jornadas diferentes a las que esté nombrado cada trabajador en el servicio semanal.

Cuando por razones de ajuste del servicio, se precise cambiar un conductor de la línea para que fue nombrado, su jornada se ajustará estrictamente a la que tuviera asignada en el plan de servicio semanal, siempre que no se le preavise en los términos pactados en el acuerdo de Conflicto Colectivo de 17 de enero de 1990.

Una vez iniciado el servicio, de producirse un cambio del trabajador a otra línea, dentro del mismo Centro de Trabajo, el final de la jornada será el que tuviese señalado previamente.

17.1.B) Horario:

- a) La jornada de trabajo de cada trabajador/a se realizará, con carácter general, mediante la concreción de un horario diario máximo de 8 horas, en las que se incluye el tiempo de realización del servicio programado, el tiempo de descanso de jornada continuada y el tiempo de toma y deje, que tendrá la consideración de tiempo efectivo de trabajo.
- b) Excepcionalmente, se podrá establecer un horario de trabajo en una horquilla entre siete (7) y nueve (9) horas diarias, en los servicios o líneas donde sea necesario para la prestación del servicio. Para ello, la empresa deberá justificar ante la Comisión Paritaria la necesidad de la adaptación horaria y presentar la programación del servicio con concreción del periodo en el que se garantice una media de 8 horas de jornada máxima diaria. La horquilla horaria no se implantará salvo acuerdo en el seno de la Comisión Paritaria.
- c) Los servicios de jornadas continuada del turno de mañana no finalizarán mas tarde de las 15.00 horas de lunes a viernes y de las 15.15 horas los fines de semana. Sin embargo, la Comisión de Servicios estudiará la viabilidad, y en su caso propondrá a la Dirección de la Empresa, la terminación de los servicios los fines de semana en igual horario que los correspondientes de lunes a viernes. La Comisión de Servicios y la dirección de la empresa podrán acordar la prolongación excepcional de algún servicio concreto.

Se podrán establecer servicios cuya hora de finalización sea hasta las 16:00, en un límite máximo del 10% de los servicios de mañana por zona, acordándose en la Comisión de Servicios la concreción de las líneas.

Excepcionalmente, en las líneas 342, 348 y 460 (esta última, con dos servicios) se podrá realizar por razones del servicio una jornada de duración superior a 8 y hasta un máximo de 9 horas diarias, en cuyo caso la empresa deberá compensar el exceso de tiempo realizado. La revisión de las líneas anteriores deberá aprobarse en la Comisión de Servicios.

- d) Con carácter general, la jornada se realizará de forma continuada, en cuyo caso, el personal dispondrá de 25 minutos para el descanso intermedio de jornada, preferentemente entre el inicio de la cuarta hora y la terminación de la quinta hora, retribuido de acuerdo con las condiciones que se determinan en las cláusulas económicas. Este tiempo de jornada se computará como tiempo de descanso y tendrá la consideración de tiempo de trabajo efectivo.
- e) El exceso realizado sobre el horario diario programado será retribuido por el importe equivalente al valor de hora ordinaria. Dicho exceso del tiempo de servicio se abonará mensualmente.
- f) Los servicios ordinarios que se inicien entre las cero y las cinco horas no tendrán una jornada superior a 7 horas diarias.

17.1.C) Descansos:

Se establece un total de 122 descansos anuales, en los que se integran:

- 108 descansos ordinarios que se determinarán mediante el sistema de un día de descanso cada tres días de trabajo (3-1). Se garantiza el descanso de dos fines de semana (sábado y domingo) cada cuatro semanas.
- 14 descansos compensatorios de los festivos anuales no recuperables (FNR) sin perjuicio de su remuneración conforme a lo dispuesto en el artículo 36.6 por la garantía colectiva de prestación de servicios en los días de fiesta. La asignación de los FNR no se solapará, en ningún caso, con los descansos ordinarios indicados en el párrafo anterior. En los supuestos de suspensión del contrato, licencias sin sueldo y excedencias, el disfrute de los festivos anuales será proporcional al periodo trabajado para lo que se deducirá como tal los periodos indicados.
- La diferencia de días entre 108 y los efectivamente asignados en el año natural como consecuencia de la aplicación del sistema de descanso 3-1, se integrarán -en positivo o negativo, según corresponda- en el saldo de estación de cada trabajador/a.

17.1.D) Jornada flexible:

Las partes convienen los siguientes procedimientos de flexibilización de la jornada:

Festivo no recuperable (FNR)

1. La asignación de los días de descanso compensatorio por festivos no recuperables (FNR) a lo largo del año natural se disfrutará en la forma indicada a continuación:
 - a) 6 FNR deberán disfrutarse como descanso en el año natural.
 - b) 8 FNR que la empresa podrá nombrar para trabajar cuando el índice de absentismo en un centro de trabajo supere el 2%. La disposición de los días nombrados por la empresa se compensará mediante su abono como FND. En ningún caso, la empresa podrá nombrar más de un FNR para trabajar en el mismo mes.
 - c) Los días FNR no disfrutados y no abonados en el año natural, serán descansados en el año natural siguiente mediante su acumulación a los días adicionales de vacaciones.
2. En la Hoja del Servicio programado del mes, se distinguirá entre los FNR nombrados para su disfrute como descanso (F) y los nombrados para trabajar (FT).
3. El personal que tenga asignado en la hoja de servicio un FT para trabajar, podrá sustituir su realización con otro, siempre que lo comunique al Jefe de Estación con una antelación mínima de 48 horas, siempre que el sustituto propuesto cumpla los periodos mínimos de descanso previsto legalmente.
4. Se acuerda la creación de una lista de personal voluntario por centro de trabajo, que tengan disposición para trabajar los FT que no sean realizados por el personal al que le haya sido asignado en su hoja de servicio. Los trabajadores que se inscriban en la lista de voluntarios, que será publicada en cada centro de trabajo, trabajarán de forma obligatoria y rotativa los FT. Con la finalidad de permitir la organización del servicio, el personal que desee darse de baja en la lista deberá comunicarlo a la empresa con dos meses de antelación.
5. Al personal que le sea asignado en la hoja de servicio un FT a trabajar, podrá comunicar al Jefe de Estación su decisión de no realizarlo con un mínimo de cinco días de antelación, resolviendo el Jefe de Estación en 2 días. No obstante, en el caso de que no hubiese voluntarios de la lista que establece el apartado anterior, tendrá que realizar el servicio el trabajador que tenga asignado el FT. En consecuencia, el trabajador/a quedará exonerado de la obligación de trabajar cuando el Jefe/a de Estación confirme la existencia de voluntarios o se le exima de la obligación con 48 horas de antelación por no ser necesario para completar el servicio en la Estación.

Día verde:

El personal de movimiento garantiza colectivamente el servicio de fines de semana. Únicamente por circunstancias excepcionales que originen la inoperatividad del servicio, la empresa podrá asignar la prestación del servicio (denominado día verde) para un único día del mismo mes (en turno de mañana o tarde de forma alterna). El personal con la condición más beneficiosa de 7 días de descanso consecutivos, el día verde se le nombrará el fin de semana no coincidente con los 7 descansos.

En tal caso, se procederá a la aplicación del siguiente sistema:

1. **Comunicación de cesión de los días verdes.** - Al personal que le sea asignado en la hoja de servicio un día verde, podrá o bien comunicar al Jefe de Estación lo establecido en el apartado 2º o bien, comunicar al Jefe de Estación de su decisión de no realizar el día verde asignado. Para este segundo caso, lo tendrá que comunicar con un mínimo de cinco días de antelación a la realización del día verde, y el Jefe de Estación resolverá en 2 días a partir de la comunicación la existencia de voluntarios para la realización de dichos días. Solamente en el caso de que no hubiese voluntarios de la lista que establece el apartado 3º, tendrá que realizar el servicio del día verde la persona que lo tenga asignado. Por lo tanto, quedará exonerada de la obligación de trabajar cuando se le confirme por el Jefe de Estación la existencia de voluntarios.

La empresa podrá nombrar hasta un máximo de 6 días verdes al año al personal de movimiento. Si con los referidos 6 días verdes no quedara cubierto el servicio y se careciera de voluntarios en el centro de trabajo de adscripción o en el centro de trabajo más cercano para cubrir la totalidad de los servicios programados, la empresa podrá sobrepasar el indicado límite de 6 días verdes, en 2 días verdes más al año.

2. **Cambio de servicio.** - El personal que le venga asignado en la hoja de servicio un día verde podrá sustituir su realización con otro, siempre que lo comunique al Jefe de Estación con una antelación mínima de 48 horas, siempre que el sustituto cumpla con los descansos obligatorios.
3. **Lista de voluntarios.** - Con la finalidad de garantizar el disfrute del descanso durante dos fines de semana (sábado y domingo) cada cuatro reconocido en el presente artículo, se acuerda la creación de una lista de personal voluntario por centro de trabajo, que tenga disposición para la realización de los días verdes que no sean realizados por el personal al que le haya sido asignado en su hoja de servicio. El personal que se inscriba en la lista de voluntarios, que será publicada en cada centro de trabajo, realizará de forma obligatoria y rotativa los servicios de los días verdes. Con la finalidad de permitir la organización del servicio, el trabajador/a que desee darse de baja en la lista deberá comunicarlo a la empresa con dos meses de antelación

4. **Compensación de días verdes.** El trabajo de los días verdes se retribuirá conforme lo previsto en las cláusulas económicas.
5. La empresa podrá asignar en cuatro (4) meses al año la acumulación en el mismo mes de un día de trabajo por FNRT y otro por día verde. En el resto de los meses, solo podrá asignar para el trabajo un día sea FNRT o Verde.

17.1.E) Deslizamiento de horario, comunicacion del servicio planificado y realizado.

En la jornada de sábado, domingo y festivos se establecerá el nombramiento según líneas y con el horario correspondiente. El horario será el habitual, de no ser ello posible por supresión de servicios se le asignará el inmediatamente anterior o posterior, con máximo de 30 minutos. La empresa compensará económicamente, el cambio del horario habitual en domingos, sábados y festivos, en tramos mínimos de 15 minutos en la cantidad de 3 euros por cada tramo. Se entenderá que el tramo se computa desde el primer minuto del mismo.

Al personal se le entregará (con 7 días de antelación a su entrada en vigor en los de carácter mensual, 4 días en los quincenales, 3 días en los semanales y 1 día en los diarios) copia de la Hoja de Servicios, en la que conste la hora de comienzo y finalización del tiempo de toma y deje, así como el horario de comienzo y finalización del tiempo de servicio y la concreción, conforme a convenio, del tiempo de descanso (Servicio Programado).

Al objeto de que pueda computarse la jornada, la Empresa entregará a cada trabajador/a un documento en el que se refleje su cómputo mensual (Servicio Realizado).

17.1.F) CP en jornada partida

Al objeto de facilitar que algunos servicios puedan adaptarse mejor a las necesidades de la demanda (horas puntas, horas valle, etc.), se establece un régimen de jornada partida, con las especificidades respecto a las condiciones generales establecidas anteriormente para los CP que se indican a continuación:

- 1) Los trabajadores/as que acepten y realicen la jornada partida, percibirán el concepto retributivo establecido en el artículo 38.12.
- 2) En dicha jornada partida, el personal afectado percibirá doble importe de Plus de Toma y Deje establecido en el artículo 38.8.
- 3) En ningún caso, el personal afectado que realice el trabajo en jornada partida, perderá los derechos, inclusive económicos, relativos a su función, tarea o especialidad (incluido los CP), realicen o no tal actividad, a no ser que por disminución física o funcional, el propio trabajador/a haya aceptado un puesto de trabajo en el que no tenga la responsabilidad

de las prestaciones.

La jornada partida nunca se fraccionará en más de dos porciones y el intervalo entre ambas no será inferior a dos horas ni superior a 8 horas.

- 4) En el supuesto de que por la vía de opción voluntaria del actual personal en jornada continuada no se lograra el 10% máximo antedicho, la Empresa podrá partir la jornada hasta alcanzar dicho límite. El personal afectado será aquel de la función, tarea o especialidad requerida que tengan menor antigüedad en la empresa dentro de cada centro de trabajo.
- 5) La asignación de la jornada partida se realizará con carácter anual cuando la asignación haya sido forzosa. En caso de asignación de la jornada partida de forma voluntaria se mantendrá por un mínimo de cinco años y se prorrogará por años sucesivos hasta el desistimiento del solicitante.
- 6) El personal que preste servicios de transporte escolar descansará en domingo y festivos.
- 7) El personal contratado específicamente en jornada partida, se regirá por las condiciones generales del Convenio, con la única excepción de lo establecido en el art. 38.12, que sólo se aplicará al personal de jornada continuada que optase por tal sistema de servicio. En el supuesto de que dichos trabajadores/as contratados se destinasen a jornadas continuadas o servicios diferentes de los anteriormente explicados, pasarán automáticamente al régimen general del personal de jornada continuada.

17.1.G) CP en jornada nocturna.

La jornada de trabajo del personal en servicios nocturnos se regirá, además de por las reglas generales, por las siguientes particularidades respecto a jornada, descansos y horarios:

- 1) **Jornada Flexible:** Se establece para este personal un sistema de jornada flexible, limitada por una jornada mínima de 1169 horas anuales, que podrá ampliarse hasta la jornada máxima de 1361 horas anuales, de acuerdo con los procedimientos establecidos en el presente convenio colectivo.
- 2) **Duración de la jornada diaria:** La jornada diaria de trabajo tendrá una duración máxima de siete horas.
- 3) **Descansos:** Se establecen un total de 167 descansos anuales (que incluyen los 14 festivos no recuperables), con un sistema de trabajo de 7 días de trabajo consecutivo y 7 días de descanso consecutivos.

El régimen de descansos implicará la alternancia de una semana de trabajo con una semana de descanso.

En los servicios nocturnos de más de 50 kilómetros, se adaptarán los descansos en aplicación de la normativa sobre tiempos de trabajo en el transporte terrestre por carretera.

- 4) **Organización del servicio:** El personal nocturno de la misma área se organizará como si se tratase de un único centro de trabajo, únicamente, para lo dispuesto en el apartado anterior y para la asignación de relevos de vacaciones.
- 5) **Inicio y Finalización de los servicios en días especiales:** El día 24 de diciembre la jornada de trabajo terminará a las 21,00 horas. El día 25 de diciembre, 1 y 6 de enero, se iniciará la jornada de trabajo a las 08,00 horas.

La dirección de la empresa analizará conjuntamente con la Comisión de Servicios del Comité de Empresa aquellos servicios que por necesidades evidentes no pudieran acogerse a los horarios citados anteriormente. El personal con servicio nocturno no tendrá que recuperar la jornada del 24 de diciembre.

La asignación de los servicios en el turno nocturno se realizará de conformidad con lo establecido en el artículo 16 del presente convenio colectivo.

17.1.H) Acuerdo de modificación del sistema de asignación de servicios.

En el supuesto de que el personal de un centro de trabajo de la misma categoría profesional afectada adopte un acuerdo mayoritario sobre el sistema de rotación en los servicios distinto al establecido con carácter general, se negociará con la empresa su implantación con carácter bienal. Asimismo, se podrá acordar y convenir con la empresa un sistema específico para determinar el orden de salida del centro del personal afectado por viajes de servicio.

17.1.I) Quinto Turno.

Se podrá implantar, por centros de trabajo, un quinto turno de trabajo específico para cubrir los servicios de fines de semana. La implantación requerirá informe previo del comité de empresa del centro de trabajo afectado y acuerdo favorable de la Comisión Paritaria en el que se determinará las circunstancias de hecho que se indican a continuación, el número mínimo de personal y la modalidad de contratación convenida.

El quinto turno se podrá establecer cuando, en un centro de trabajo, el número de servicios en fin de semana sea superior a las jornadas disponibles con el personal CP de la plantilla mínima del centro de conformidad con el artículo 8.2.b.

El sistema de descansos del quinto turno excepciona lo establecido con carácter general en el art. 17.1.C y D sobre la asignación de los 9 descansos cada 4 semanas en un régimen distinto al 3-1, y sobre el sistema de jornada flexible en lo relativo a la posibilidad de trabajar 8 de los 14 festivos no recuperables, disfrutando efectivamente 122 descansos en el año natural. Asimismo, el cambio de turno de mañana a tarde y viceversa, se realizará en los días destacados mediante sombreado, a los efectos de garantizar el descanso entre jornadas.

El sistema de descanso, que deberá ser consecutivo, con indicación de las cuatro posiciones y el cambio de turnos de mañana y tarde se establecerán conforme a lo indicado en el siguiente cuadro (donde la letra D, corresponde al día de descanso; la f a descanso por compensación de festivos; y la L al día de trabajo):

	MAÑANA							TARDE							MAÑANA							TARDE						
Turno 5	S	D	L	M	X	J	V	S	D	L	M	X	J	V	S	D	L	M	X	J	V	S	D	L	M	X	J	V
Posición 1	L	L	L	D	D	D	L	L	L	L	L	D	D		L	L	L	L	L	D	D	L	L	F	D	D	L	L
Posición 2	L	L	L	L	L	D	D	L	L	L	L	D	D		L	L	F	D	D	L	L	L	L	D	D	D	L	
Posición 3	L	L	L	L	L	D	D	L	L	F	D	D	L	L	L	L	L	D	D	D	L	L	L	L	L	D	D	
Posición 4	L	L	F	D	D	L	L	L	L	L	D	D	D	L	L	L	L	L	L	L	D	D	L	L	L	L	D	D

El personal que integre el quinto turno será asignado conforme el siguiente orden:

1. Personal voluntario de cualquier centro de trabajo, que solicite y cumpla los requisitos establecidos en el Anexo I Conciliación de la vida laboral, personal y familiar. Dentro de los solicitantes, se asignarán las plazas vacantes por orden de mayor antigüedad en la empresa.
2. Personal voluntario del centro de trabajo donde se crea el quinto turno con preferencia del personal solicitante con mayor antigüedad.
3. En ausencia de voluntarios, se realizarán contrataciones de las bolsas de empleo en vigor de conformidad con lo establecido en el art. 8.2.b), al menos de tantas plazas como CP necesarios para cubrir el 5º turno.
4. En los supuestos de que las plazas se ocupen por el personal indicado en los apartados 1 y 2, se deberá producir la contratación del personal necesario para cubrir la vacante producida en el centro de trabajo de procedencia.
- 5.

Si las plazas del quinto turno estuvieran cubiertas por personal voluntario o contratado expresamente para ello, y hubiera un supuesto de solicitud de plaza de los regulados como prioritarios en el punto 1, saldrá del quinto turno el personal en el siguiente orden:

- 1º. De entre el personal del apartado 3, el de mayor antigüedad en la empresa.
- 2º. En ausencia de personal del apartado 3, de entre el personal de apartado 2, el de menor antigüedad en el quinto turno.

Sólo en el caso de que las plazas estuvieran todas cubiertas por personal del apartado 3, es decir, en ausencia de voluntarios, en el momento en que se presentara solicitud por un voluntario del apartado 2, tendrá preferencia para salir del 5º turno el personal por orden de mayor antigüedad en la empresa.

Las nuevas contrataciones en el centro de trabajo donde esté implantado el quinto turno, supondrá el pase al sistema general de descansos, del personal no voluntario en asignado al quinto turno, por orden de mayor antigüedad en la empresa.

El personal voluntario que integre el quinto turno deberá permanecer 1 año en el mismo, empezando dicha carencia el día de inicio de prestación de servicios en el quinto turno. Dicho personal mantendrá la carencia en la línea de la que fuera titular antes de integrarse en el quinto turno y a la finalización de este regresaría, en su caso, al centro de trabajo de origen como personal de reserva.

17.2.Jornada de Jefes/as de Tráfico y Estación, Operadores/as SAE e Inspectores/as.

Se establece para estas categorías profesionales, con carácter general, el siguiente sistema de ordenación del tiempo de trabajo:

- 1) **Jornada Flexible:** Se establece para este personal un sistema de jornada flexible, limitada por una jornada mínima de 1654 horas anuales, que podrá ampliarse hasta la jornada máxima legal de 1816 horas anuales, de acuerdo con los procedimientos establecidos en el artículo 17.1.D)
- 2) **Horario:** Se establece para estas categorías profesionales un horario de 7:48 horas diarias de trabajo efectivo.
- 3) **Descansos:** Como regla general se establece un sistema de un día de descanso cada tres días de trabajo (3-1) y el disfrute de dos fines de semana cada cuatro, resultando un total de 122 descansos anuales, incluidos los 14 festivos no recuperables.
- 4) **Estaciones de 1ª:** Se dispondrá el nombramiento de dos jefes de tráfico por turno de lunes a viernes y un jefe de tráfico por turno festivos y fines de semana.

Regímenes Especiales:

- 1) **Jefes de Tráfico y Estación a Jornada Partida:** Descansarán dos días consecutivos a la semana, debiendo descansar 2 fines de semana cada 4, siendo asignados de forma no sistemática el resto de los descansos establecidos en el artículo 17.1. C).

El personal con servicio a turno partido percibirán el concepto retributivo establecido en el artículo 38.12 y el importe simple del Plus de Toma y Deje.

- 2) **Estaciones de 2ª:** Los Jefes de Tráfico y Estación realizarán simultáneamente las funciones de Jefatura, Recaudación, Recarga de Tarjetas e Información según las posibilidades y necesidades de cada Estación. En las referidas Estaciones, se mantendrá de lunes a sábados por turnos continuados, sin perjuicio de la facultad de la empresa de establecer jornada partida para el citado personal los domingos y festivos.
- 3) **Operadores SAE en turno de noche:** Se establece la misma ordenación del tiempo de trabajo regulada en el art. 17.1.G).
- 4) **Coordinadores de movimiento:** La jornada de 35 horas será realizada en cinco días laborales, de lunes a viernes en jornada flexible entre las 07:00 y las 16:30 horas. Descansará sábados, domingos y festivos, con las excepciones que, por las necesidades del servicio, deban atender las personas con flexibilidad horaria o disponibilidad.

17.3. Régimen de trabajo de expendedores y encargados.

- 1) **Jornada:** Se establece para este personal un sistema de jornada flexible conforme al contenido del art. 17.1.D), con una jornada mínima de 1519 horas anuales y una jornada máxima de 1816 horas anuales.
- 2) **Horario:** Los encargados y expendedores nocturnos realizarán su jornada efectiva diaria de 7 horas, en la horquilla horaria comprendida entre las 18:55 y las 05:00 horas.
- 3) **Descansos:** Dispondrán de un total de 117 descansos anuales, incluidos festivos no recuperables. Se distribuirá a razón de 10 descansos cada mes descansando, además, la mitad de la plantilla en los festivos no recuperables.

17.4. Jornada del personal de Taller.

- 1) **Jornada:** Se establece un sistema de jornada flexible para el personal de talleres limitada por una jornada mínima de 1696 horas anuales que podrá ampliarse hasta la jornada máxima legal de 1816 horas anuales, de acuerdo con los procedimientos establecidos en el presente convenio colectivo, considerándose ésta como jornada máxima a los efectos del cómputo de horas extras.
- 2) **Descansos y guardias:** Se establece con carácter general como días de descansos los fines de semana y festivos.

Cada trabajador/a deberá realizar hasta un máximo de 11 jornadas (guardias) en

sábados, domingos o festivos, durante 11 meses. Mensualmente se realizará como mínimo una guardia y como máximo 2, debiendo transcurrir al menos tres semanas entre una guardia y la siguiente. Se garantiza que ningún trabajador/a realice en dos años consecutivos guardias en las mismas fiestas anuales no recuperables. La compensación económica de las guardias de realizará por el importe establecido en el artículo 38.7, la cual también se percibirá también en el mes de vacaciones.

3) Horario: El personal de talleres se ajustará al siguiente horario:

- a) Turno de madrugada: De 05:00 a 12:00, de lunes a viernes.
- b) Turno de mañana: De 06:55 a 14:18 horas, de lunes a viernes.
- c) Turno de tarde: De 13:55 a 21:18 de lunes a viernes.
- d) Turno de noche: De 21:00 a 04:00 horas de domingo a jueves.
- e) Fines de semana y festivos: De 07:00 a 14:00 horas en turno de mañana y de 14:00 a 21:00 horas en turno de tarde. Como máximo 2 de las 11 jornadas en fin de semana y festivo se podrán realizar en turno de tarde. El personal nocturno trabajará los fines de semana y festivos en el turno de mañana o tarde.

Los Jefes de Equipo y los operarios de taller que no estén adscritos al turno de noche, con carácter general rotarán una semana de madrugada, dos de mañana y una de tarde, en el orden establecido en el calendario anual. El personal adscrito al turno de noche prestará sus servicios siempre en el horario establecido para el indicado turno.

El horario de los Coordinadores de Taller será de las 06:55 a 14:18 horas, de lunes a viernes.

El turno nocturno del personal de talleres se constituye con personal voluntario, y en ausencia de éstos, con el personal de menor antigüedad en la empresa. El número de trabajadores/as de taller asignado al turno de noche no podrá superar el 30% del total de la plantilla y la proporción del personal asignado a los turnos de mañana y de tarde deberá respetar la relación de tres semanas de mañana y una de tarde.

4) Jornada Flexible: Se acuerda establecer una jornada flexible, consistente en la reasignación de 10 días anuales de descanso en fin de semana y festivos, que pasarán a disfrutarse en un día entre semana, que serán compensados con un día de descanso. En compensación por la flexibilización de la jornada, el personal de Taller percibirá la compensación económica indicada para cada categorías en el artículo 37.7 del presente convenio colectivo.

5) Cambios de turnos, descansos y vacaciones: EL personal de taller perteneciente a un mismo centro y dependencia comunicarán, con antelación y por escrito los cambios de

turnos, el descanso y las vacaciones entre sí, que están autorizadas siempre que tengan la misma función profesional. Dicha comunicación, que deberá ser realizada con, al menos, un día de antelación, será razonada y firmada por los afectados.

Como consecuencia de las necesidades del servicio, la empresa podrá nombrar y el personal de Taller deberá prestar el servicio los cinco (5) días adicionales de Descanso indicados en el apartado 2) anterior, en cuyo caso, se retribuirá por el importe indicado en el artículo 38.7 del presente convenio.

17.5. Jornada del personal del área de administración:

El personal del Área de Administración mantendrá la jornada semanal establecida en el convenio colectivo publicado en el BOP nº 97, de 25-07-2012 y será realizada en cinco días laborales, de lunes a viernes en horario flexible de 07:00 a 16:30 horas. Descansará sábados, domingos y festivos, con las excepciones que, por las necesidades del servicio, deban atender las personas con flexibilidad horaria o disponibilidad.

El personal que, por motivos del ejercicio de puestos de responsabilidad, tenga un horario flexible o disponibilidad horaria, se deberá incorporar su regulación en un anexo al contrato de trabajo, donde también se reflejará que en virtud de esta se establece la incompatibilidad con otro trabajo. Dicho anexo deberá respetar los mínimos legales, pudiéndose establecer en el mismo una compensación económica análoga a la establecida en el art. 24 del EBEP.

Personal de administración perteneciente a un mismo centro y dependencia comunicarán, con antelación y por escrito los cambios de vacaciones entre sí, siempre que tengan la misma especialidad y clasificación profesional, en caso de cambio entre personal de distinta función, tarea o especialidad, la resolución favorable por parte de la Dirección correspondiente estará condicionada a las necesidades del servicio. Dicha comunicación, que deberá ser realizada con al menos un día de antelación, será razonada y firmada por los afectados.

Se establece una jornada irregular de un máximo del 10% de la jornada anual para el personal de administración.

17.6. Jornada de instructores.

El personal Instructor realizará una jornada máxima de 35 horas semanales, distribuida de lunes a viernes, descansando fines de semana y festivos no coincidentes con descanso semanal.

Trabjará a turnos de mañana y tarde, con un sistema flexible de rotación, basado en la planificación de la formación distribuida en ambos turnos de forma equitativa, que se realizará, como mínimo, con un mes de antelación. En virtud de la flexibilidad e irregularidad

indicada y la rotación en turnos de mañana y tarde cuando fuera preciso para la impartición de la formación adaptada al horario del personal de movimiento, percibirá el complemento establecido en el artículo 37.7 del presente convenio.

El horario de los turnos será el siguiente:

- Horario de mañana: de 7:00 a 14:00 horas.
- Horario de tarde: de 14:00 a 21:00 horas.

17.7.Jornada y horario de trabajo de gestores de recaudación.

El personal de la categoría profesional de “gestores de recaudación”, realizará su jornada de trabajo, de lunes a sábados, en horario de 7:00 a 14:00 horas o de 13:00 a 20:00 horas, con descanso fijo los domingos y festivos y un día adicional de lunes a sábado.

17.8.Acumulación de descansos.

Todo el personal podrá acumular o adelantar hasta un máximo de 7 descansos, para disfrutarlos consecutivamente en las fechas que cada trabajador/a solicite. Dichos días no se solaparán ni con los descansos semanales ni con los días adicionales de vacaciones, y deberán respetar los descansos mínimos legales. La empresa atenderá un número de peticiones por centro de trabajo, siguiendo el mismo criterio que para las licencias sin sueldo.

Para la acumulación de los días de descanso, se establece el siguiente procedimiento:

- Se procederá a su devolución en el plazo máximo de seis meses, respetándose siempre la forma propuesta por el trabajador/a (vacaciones, descansos o días adicionales), siendo concretadas las fechas por la empresa. Si terminado el plazo previsto para su compensación faltara algún día por compensar, se procederá su asignación por la empresa.
- Las peticiones de acumulación se deberán realizar con carácter general, al tiempo que se solicite el mes de vacaciones anuales.
- Las peticiones de acumulación serán a cuenta de presentes o futuros descansos o vacaciones. En caso de acuerdo entre las partes, podrán acumularse descansos a cuenta del saldo de estación.

Artículo 18.- Vacaciones

18.1. Régimen general

- 1) Los trabajadores y trabajadoras afectos al ámbito de aplicación del presente convenio colectivo tendrán derecho a un periodo de vacaciones anuales retribuidas de 30 días naturales, a disfrutar en un mismo mes o a la parte proporcional por doceavas partes que correspondan a partir de la fecha de ingreso, en el caso de no llevar trabajando en la Empresa el tiempo necesario para el disfrute pleno de este derecho, computándose como día completo la fracción resultante y como fracción completa en el mes en que se efectúe su ingreso.
- 2) Las vacaciones de todo el personal se incrementará en un día por cada seis años de servicio en la empresa. No obstante, para los trabajadores/as cuya antigüedad sea inferior a seis años, se concederá un día más de vacaciones, no obteniendo derecho al segundo día adicional hasta alcanzar los doce años de servicio. Los días que excedan de los primeros 30 días naturales del mes de disfrute serán considerados como adicionales, así como aquellos días que excedan del 28 de febrero o del 29 en los años bisiestos. El primer día de vacaciones y los días adicionales no se solapará con los días de descanso devengados, por lo que los indicados periodos se iniciarán el primer día laborable para cada trabajador/a una vez disfrutados los indicados días de descansos.
- 3) El personal que disfrute de las vacaciones y que realice al inicio o finalización de las mismas un desplazamiento por duración superior a 2 horas de transporte aéreo o 5 horas de transporte marítimo tendrá derecho a dos días más de licencia sin sueldo, acreditando suficientemente esta circunstancia.
- 4) La solicitud del personal sobre la preferencia del periodo vacacional se realizará desde el 1 de julio hasta el 15 de agosto del año anterior. El calendario provisional de vacaciones será confeccionado en reunión conjunta de la empresa y los integrantes de la comisión de vacaciones entre el 16 de agosto y el 14 de septiembre, una vez fijada por TITSA las necesidades del servicio. El calendario provisional será publicado el 15 de septiembre momento que se abre el periodo de reclamaciones que concluye el 14 de octubre. Desde el 15 al 30 de octubre, se resolverán las reclamaciones formuladas, publicándose el calendario definitivo el 31 de octubre.
- 5) Cuando el periodo de vacaciones fijado en el calendario definitivo coincida en el tiempo con una incapacidad temporal derivada del embarazo, el parto o la lactancia natural o con el periodo de suspensión del contrato de trabajo previsto en los apartados 4, 5 y 7 del artículo 48 del ET (maternidad, paternidad, adopción y guarda con fines de adopción y de acogimiento), se tendrá derecho a disfrutar las vacaciones en fecha distinta a la de la incapacidad temporal o a la del disfrute del permiso que por aplicación de dicho precepto le correspondiera, al finalizar el periodo de suspensión, aunque haya terminado el año natural a que correspondan.

En el supuesto de que el periodo de vacaciones coincida con una incapacidad temporal por contingencias distintas a las señaladas en el párrafo anterior que imposibilite al trabajador/a

disfrutarlas, total o parcialmente, durante el año natural a que corresponden, el trabajador/a podrá hacerlo una vez finalice su incapacidad y siempre que no hayan transcurrido más de dieciocho meses a partir del final del año en que se hayan originado.

- 6) Se autoriza el cambio de los periodos de vacaciones mediante el intercambio de la hoja de servicios en las siguientes condiciones:
- a) Se disfrutará de las vacaciones en los primeros 30 días del mes natural que tuviera asignado la otra persona, con independencia de la posición de descanso de cada persona.
 - b) La percepción de la bolsa de vacaciones el mes anterior al disfrute efectivo, siempre que se comunique el cambio al departamento de nóminas antes del día 20 del mes anterior a su abono (2 meses antes de su disfrute).
 - c) Cada persona mantiene el mes de nombramiento inicial a los efectos la cadencia de 2 inviernos-1 verano.
- 7) Los trabajadores podrán solicitar permisos a cuenta de los días adicionales de vacaciones y festivos, con una antelación mínima de 10 días.

18.2. Personal del área de movimiento

- 1) Las vacaciones comenzarán a disfrutarse el día primero del mes que corresponda a cada trabajador/a y terminarán el último día del mismo mes. En el caso de no poder disfrutar los días adicionales durante el año natural, serán compensados como descansos no disfrutados.
- 2) Los que tuvieran derecho al disfrute de días adicionales de vacaciones, lo ejercerán, conforme el siguiente cuadro:

MES VACACIONES	ADICIONALES
ENERO (1)	JUNIO (6)
FEBRERO (2)	JULIO (7) Y AGOSTO (8)
MARZO (3)	AGOSTO (8)
ABRIL (4)	SEPTIEMBRE (9)
MAYO (5)	OCTUBRE (10)
JUNIO (6)	NOVIEMBRE (11)
JULIO (7)	DICIEMBRE (12)
AGOSTO (8)	ENERO (1)
SEPTIEMBRE (9)	FEBRERO (2)
OCTUBRE (10)	MARZO (3)
NOVIEMBRE (11)	ABRIL (4)
DICIEMBRE (12)	MAYO (5)

- 3) La asignación del periodo de vacaciones anuales se rige por el criterio secuencial de 2 períodos seguidos en invierno y uno en verano (el periodo de verano comprenden los meses desde Junio a Septiembre inclusive), debiendo solicitarse en el impreso de vacaciones los meses referidos al periodo que a cada trabajador/a corresponda, el cual figurará expresamente en dicho impreso.

En el año 2019 se realizarán los últimos ajustes del proceso iniciado en 2016, a los efectos de que todo el personal de movimiento esté debidamente encuadrado en el criterio secuencial de 2 períodos seguidos en invierno y uno en verano.

- 4) La Dirección de la Empresa fijará por centro de trabajo, conforme a la plantilla mínima acordada anualmente, el número máximo de personas que pueden disfrutar de las vacaciones en cada turno, para posteriormente determinar, con la participación de la Comisión de Vacaciones, la asignación de los meses de disfrute a cada trabajador/a, conforme las reglas que se establecen en el presente artículo. Se procurará designar un menor número de personas los últimos meses del año, para asignar los mismos a quienes hubieran visto solapado su periodo vacacional con un proceso de IT u otro tipo de incidencias.

Establecido el número máximo de personas que pueden disfrutar de las vacaciones en cada turno, la Comisión de Vacaciones asignará los meses de disfrute en función de las siguientes puntuaciones:

CUADRO 1.

SITUACIÓN AÑO ANTERIOR	PUNTOS
VIENE DEL 2º AÑO DE INVIERNO	3
VIENE DEL 1º AÑO DE INVIERNO	2
VIENE DE VERANO	1

CUADRO 2.

El cuadro 2 reflejará las puntuaciones del mes disfrutado en el promedio de los últimos 3 años por centro de trabajo, puntuando en el periodo de invierno de 8 a 1 punto los meses en orden inverso al número de solicitudes promedio de los 3 años anteriores, puntuando con 8 puntos el mes menos solicitado promedio de los 3 años anteriores, y con 1 punto el mes más solicitado promedio de los 3 años anteriores. En el periodo de verano se puntuará con 4 puntos el mes menos solicitado promedio de los 3 años anteriores, puntuando secuencialmente en orden inverso hasta puntuar con 1 punto el mes menos solicitado promedio de los 3 años anteriores.

El cuadro nº 2 se confeccionará anualmente por centros de trabajo, siendo publicado al inicio

del periodo de solicitudes.

CUADRO 3.

VECES QUE DISFRUTA MISMO MES EN LOS ÚLTIMOS 3 PERIODOS DE INVIERNO O VERANO	PUNTOS
REPITE MES 3 VECES	-3
REPITE MES 2 VECES	-2
REPITE MES 1 VECES	-1

Se computará el periodo vacacional que correspondía (verano-invierno) el año anterior a los efectos de establecer las puntuaciones antes descritas, con independencia del mes en que se hayan disfrutado las vacaciones.

Sumadas las puntuaciones de los 3 cuadros, se resolverán los empates por orden de antigüedad en la empresa. Finalizado el proceso anterior, si existiesen meses que así lo permitiesen, se les ofertarán a los matrimonios y parejas de hecho, a los efectos de facilitar su disfrute simultáneo.

- 5) El personal que tenga nombrado servicio de jornada partida podrá ser asignado a servicios de jornada continuada en el periodo de verano, debiendo disfrutar sus vacaciones dentro del período comprendido entre el 1 de junio y el 30 de septiembre.
- 6) Toda persona que cambie de centro de trabajo disfrutará el mes de vacaciones asignado a la nueva posición que ocupa, salvo que ya hubiese disfrutado sus vacaciones en dicho año.
- 7) Régimen de vacaciones del personal nocturno de los centros de trabajo Santa Cruz 0 y 1 y La Laguna:

El personal que preste servicio nocturno en los indicados centros de trabajo se organizará en dos grupos para la asignación de las vacaciones:

- Grupo 1: personal que descansa la primera y tercera semana.
- Grupo 2: personal que descansa la segunda y cuarta semana.

El personal de cada grupo podrá optar a todos los meses de vacaciones, a excepción de los meses asignados al personal del centro Santa Cruz- 0. La asignación se hará de conformidad con los criterios establecidos en la letra B del presente artículo, a excepción de la cadencia de 2 inviernos-1 verano.

Cada grupo tendrá el personal para el relevo de vacaciones que pasará al régimen diurno los meses que no tenga vacaciones que relevar en el servicio nocturno.

18.3. Descanso del personal de relevo de vacaciones.

El personal de conducción nombrado para el relevo de vacaciones en un centro de trabajo tendrá los descansos asignados a la persona relevada, a excepción de lo establecido en los apartados 18.4 y 18.5.

Los ajustes que procedan para totalizar los descansos anuales establecidos en el convenio para los CP (122 descansos) se realizarán en el mes de diciembre para el personal de relevo de vacaciones, produciendo la minoración o aumento de descansos con respeto al cumplimiento de los descansos mínimos legalmente establecidos. En el supuesto en que no fuera posible la regularización por falta de días de trabajo, se añadirán en negativo al saldo de estación. En todo caso, el personal tendrá derecho al descanso de dos fines de semana cada cuatro semanas.

A los efectos de los derechos establecidos en el presente artículo, el personal de relevo de vacaciones tendrá reconocido, como días de descanso del mes de vacaciones, las posiciones que tuvo asignadas en el mes anterior.

18.4. Personal del centro Santa Cruz "0"

El personal del servicio urbano de Santa Cruz de Tenerife disfrutará las vacaciones anuales conforme a los criterios y al sistema descrito en el cuadro y reglas que se detallan a continuación:

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043
A	1	2	6	3	4	7	5	10	8	11	12	9
B	2	6	3	4	7	5	10	8	11	12	9	1
C	6	3	4	7	5	10	8	11	12	9	1	2
D	3	4	7	5	10	8	11	12	9	1	2	6
E	4	7	5	10	8	11	12	9	1	2	6	3
F	7	5	10	8	11	12	9	1	2	6	3	4
G	5	10	8	11	12	9	1	2	6	3	4	7
H	10	8	11	12	9	1	2	6	3	4	7	5
I	8	11	12	9	1	2	6	3	4	7	5	10
J	11	12	9	1	2	6	3	4	7	5	10	8
K	12	9	1	2	6	3	4	7	5	10	8	11
L	9	1	2	6	3	4	7	5	10	8	11	12

Calendario de Vacaciones:

El calendario de vacaciones, confeccionado provisionalmente en reunión conjunta de TITSA y 4 representantes del comité de empresa (jefes, CP, administrativos y taller), una vez fijadas por aquélla las necesidades del servicio a efectos de distribución de vacaciones, será expuesto a efectos de reclamaciones desde el 20 septiembre al 15 de octubre del año anterior al disfrute. Posteriormente, una vez estudiadas y resueltas por la empresa y el comité de empresa las reclamaciones habidas, será publicado el calendario definitivo el 30 octubre del mismo año, adquiriendo vigencia el 1 de enero del año siguiente.

Modo de disfrute de las vacaciones:

- Las vacaciones se disfrutarán por meses completos, comenzarán a disfrutarse el día primero de cada mes que corresponda a cada trabajador/a y finalizarán el último día del mismo mes. Cuando las vacaciones no sean asignadas a los trabajadores/as en el periodo comprendido en verano, los días adicionales serán asignados durante los meses de julio, agosto o septiembre. Excepcionalmente podrá incluirse el mes de junio cuando la comisión específica así lo considere por razones organizativas.
- El primer día de vacaciones y los días adicionales no se solapará con los días de descanso devengados, por lo que los indicados periodos se iniciarán el primer día laborable para cada trabajador/a una vez disfrutados los indicados días de descansos. En los meses de 31 días se disfrutará de uno de los días adicionales en ese mes, por lo que, de coincidir con descanso, se desplazará el día adicional un día.
- Los días adicionales deberán pasar por sábados y/o domingos y serán asignados de forma correlativa.
- En el caso de no poder disfrutar los días adicionales durante el año natural, serán compensados como descansos no disfrutados.
- Las vacaciones anuales se disfrutarán por el personal de movimiento entre los períodos de verano e invierno a razón de dos años en invierno y uno en verano. A efectos de este apartado se entiende por verano los meses de junio, julio, agosto y septiembre, a estos efectos el resto de los meses se considerarán como de invierno.
- El personal de relevo de vacaciones tendrá asignada una posición de descanso y turno que se mantendrá constante a lo largo de todo el año.
- Taller: El personal adscrito a la plantilla del taller alternará las vacaciones un año en los meses correspondientes a las estaciones de invierno, otoño y primavera, y al siguiente en el verano.

- Jornada Partida: El personal de jornadas partidas disfrutará las vacaciones entre los meses de junio a septiembre.

Cambio de vacaciones:

- Todo el personal del servicio urbano de Santa Cruz de Tenerife "0" que quiera cambiar las vacaciones con otro compañero deberá comunicarlo por escrito a la Empresa con anterioridad de quince días a la publicación del ciclo al que corresponda la solicitud. En el caso de los CP no se tendrá en cuenta el turno en que trabaje.

Cuando dos trabajadores intercambien las vacaciones de forma voluntaria les serán computadas las que tengan asignadas en el calendario oficial de vacaciones.

- De encontrarse el trabajador/a en situación de I.T., la bolsa de vacaciones le será abonada en el mes que se asignó en el calendario de vacaciones.

Conciliación de la vida familiar, personal y profesional:

Se dará preferencia a los matrimonios, parejas de hecho debidamente registradas, hijos y hermanos para que les sea asignado el mismo mes de vacaciones, así como las posiciones de descansos. Dicha preferencia irá supeditada a la adscripción de ambos trabajadores al mismo turno y a las posibles vacantes. En caso de empate, prevalecerá el criterio de antigüedad.

18.5. Costa Adeje:

En la asignación de vacaciones del personal de movimiento de Costa Adeje será de aplicación lo establecido en el apartado B, con excepción de su punto 4, teniendo para este centro, la siguiente regulación:

1.- La Dirección de la Empresa fijará por centro de trabajo, conforme a la plantilla mínima acordada anualmente, el número máximo de personas que pueden disfrutar de las vacaciones en cada turno y posición de descanso, para posteriormente determinar, con la participación de la Comisión de Vacaciones, la asignación de los meses de disfrute a cada trabajador/a, conforme las reglas que se establecen en el presente artículo. Se procurará designar un menor número de personas los últimos meses del año, para asignar los mismos a quienes hubieran visto solapado su periodo vacacional con un proceso de IT u otro tipo de incidencias.

2.- El personal de relevo de vacaciones tendrá asignada una posición de descanso y turno que se mantendrá constante a lo largo de todo el año.

18.6. Descanso del personal de relevo de vacaciones de los centros de Icod de los Vinos y Buenavista del Norte.

El descanso del personal de relevo de vacaciones de los indicados centros que viniera disfrutando en el régimen de 7 días consecutivos conservará tal derecho.

18.7. Personal del área de administración.

Con carácter general, el período vacacional del personal administrativo se realizará en los meses de junio a septiembre. Por acuerdo entre las partes, podrá disfrutarse en cualquier otro mes del año y/o fraccionarse su disfrute.

18.8. Personal de taller.

Las vacaciones del personal de taller se harán por sesiones de trabajo o especialidad. El personal de taller disfrutará de su período anual de vacaciones entre los meses de junio y septiembre en un 50% de los trabajadores de forma rotativa y siempre que lo solicite. El otro 50% de la plantilla del taller, lo disfrutará en el resto de los meses. No obstante lo anterior, quienes deseen disfrutar las vacaciones en periodos determinados, lo solicitarán a la empresa en los plazos referidos en letra A.

En el caso de que se produzca un cambio por sustitución de otro trabajador/a de asignación de especialidad o secciones de trabajo, el trabajador/a se someterá al periodo vacacional correspondiente al trabajador/a que ha sido sustituido.

El personal de taller podrá solicitar el disfrutar de hasta diez días a cuenta de sus vacaciones anuales, en fecha distinta de la asignada en el calendario, siempre que tal solicitud se formule con al menos 15 días naturales anteriores al disfrute. La empresa podrá no autorizar el disfrute como consecuencia de que haya solape con otros trabajadores de su sección que impidan la continuidad del servicio.

CAPÍTULO VI. RÉGIMEN DISCIPLINARIO Y GARANTÍAS.

Artículo 19. Faltas y sanciones.

19.1. Procedimiento sancionador.

Se acuerda el siguiente procedimiento:

- A. Para las faltas leves, menos graves y graves la imposición de cualquier sanción irá precedida de notificación escrita de cargos al interesado, quién en el plazo de 5 días

hábiles desde su recepción puede presentar escrito de descargo, con cuya atención se notificará definitivamente lo que proceda.

- B. Para las faltas muy graves: la imposición de sanciones por faltas muy graves requerirá la instrucción de un expediente disciplinario que se iniciará con un periodo de informaciones en el que se tendrá en cuenta la opinión del trabajador/a interesado. En dicho periodo se tendrá presente la actuación de la Comisión de Faltas y Sanciones del Comité de Empresa y delegado sindical que podrán presentar alegaciones e informes que consideren de interés.

La conclusión del expediente, que deberá hacerse en el plazo de 15 días hábiles, recogerá tanto las informaciones practicadas como todo tipo de pruebas documentales presentadas, así como una propuesta concreta de sanción.

Si a la conclusión del expediente la empresa fuese a resolver mediante la imposición de la sanción de despido, el Consejero Laboral, presidente o portavoz del Comité de Empresa, mantendrán una última deliberación conjuntamente con la Dirección-Gerencia, o en quien delegue, al respecto de la sanción a imponer. De no alcanzarse acuerdo en las deliberaciones previas, la Dirección de la Empresa impondrá la sanción, frente a la cual el trabajador/a podrá interponer las correspondientes acciones en la jurisdicción laboral.

La resolución del expediente será competencia del director-gerente, quien cuenta con un plazo de 10 días hábiles para emitirla.

- C. En el supuesto de que por parte de TITSA se procediese al despido disciplinario de un trabajador/a y el órgano jurisdiccional competente resolviese considerando su improcedencia, la Dirección de la Empresa deliberará con el Consejero Laboral y el presidente o el portavoz del Comité de empresa las razones que puedan justificar la no readmisión del trabajador/a. En el caso de que la Empresa opte por la indemnización, abonará además de ésta, 15 días de salario y los salarios de tramitación que pudieran corresponderle.

19.2. Faltas y sanciones.

Se considera falta toda acción u omisión que suponga quebranto o desconocimiento de los deberes de cualquier índole dispuestos por la normativa vigente.

Se considera falta toda acción u omisión que suponga quebranto o desconocimiento de los deberes de cualquier índole dispuestos por la normativa vigente.

Las faltas se clasifican en cuatro grupos: leves, menos graves, graves y muy graves.

Al objeto de realizar una adecuada averiguación de los hechos imputados al trabajador/a en

el escrito de cargos y del alegato formulado por el mismo en su descargo, así como posibilitar la práctica de las pruebas propuestas que se estimen pertinentes y que pueden proponer tanto el trabajador/a como la empresa.

Las faltas leves, menos graves y graves prescribirán a los 20 días y las muy graves a los 60 días a partir de la fecha en que la Empresa tuvo conocimiento de su comisión y, en todo caso, a los 6 meses de haberse cometido.

Las sanciones consistirán en:

Por faltas leves: amonestación privada y carta de censura.

- A. Por faltas menos graves: suspensión de empleo y sueldo hasta 4 días y traslado de destino, pero no de residencia.
- B. Por faltas graves: suspensión de empleo y sueldo hasta un mes.
- C. Por faltas muy graves: suspensión de empleo y sueldo hasta 2 meses, traslado de centro de trabajo o suspensión de empleo y sueldo de dos a cinco meses y despido.

Las faltas muy graves que son causas directas del despido disciplinario, se relacionan a continuación:

- Robos, hurtos, apropiaciones indebidas, producidos contra la empresa.
- La retención indebida del importe total o parcial de la recaudación cuando, detectada la misma y requerida por la empresa la entrega de dichos importes, no la realice en las 48 horas siguientes salvo que medie justa causa, tales como enfermedad, imposibilidad de traslado, descansos, etc.
- El estado habitual de embriaguez o intoxicación por consumo de estupefacientes si repercuten negativamente en el trabajo. La conducción temeraria probada y acreditada que comporte riesgo para la seguridad de los viajeros, peatones o demás vehículos.
- El abuso de autoridad por parte de los superiores.
- Los malos tratos de obra que comporten lesiones, salvo en legítima defensa.
- La no presentación reiterada e injustificada al trabajo durante más de 4 días continuados ó 5 alternos en un periodo de un mes y habiendo requerido la empresa su incorporación no lo hiciera en la jornada inmediatamente siguiente a la fecha del requerimiento.
- El abandono injustificado del servicio por más de dos horas, cuando afecte a la seguridad y regularidad del servicio.
- Trabajar por cuenta propia o ajena estando en situación de Incapacidad Temporal
- La desobediencia de órdenes superiores cuando éstas afectan gravemente a la seguridad y regularidad del servicio, salvo las que sean manifiestamente ilegales, como son las normas de seguridad y salud en el trabajo, las del código de la circulación, etc.

- La doble reiteración o reincidencia de faltas muy graves firmes.

Las sanciones se entenderán sin perjuicio de pasar el tanto de culpa a los tribunales, cuando la falta cometida pueda presentar indicios de delito.

No podrá imponerse sanciones que consistan en reducción de las vacaciones u otra minoración de los derechos al descanso de los trabajadores y aquellas que supongan pérdida de antigüedad.

Todas las sanciones impuestas por la Empresa serán recurribles ante Magistratura de Trabajo de acuerdo con la normativa vigente.

La Empresa notificará al Comité de Faltas y Sanciones las sanciones de suspensiones de empleo y sueldo que se impongan simultáneamente que al afectado.

Se anularán las anotaciones en el expediente personal siempre que no incurran en una falta de la misma clase durante el período de 3 años para las muy graves, 18 meses para las graves, 6 meses para las menos graves y 45 días para las leves.

Artículo 20.- Procedimiento de protección y salvaguarda.

20.1. Procedimiento de protección y salvaguardia.

Se establece a fin de proteger y salvaguardar los derechos de los trabajadores, los siguientes procedimientos y actuaciones:

20.2. Multas.

Las multas impuestas por la autoridad municipal, gubernativa o judicial, personal de conducción por infracción de las disposiciones del código de circulación serán abonadas al 50% por la Empresa y el trabajador/a, salvo reincidencia en un periodo no superior a un año.

Serán responsabilidad de la empresa las multas y sanciones que no sean imputables a la actuación de los trabajadores y en particular:

- a) Excesos de pasajeros en los vehículos.
- b) Paradas y estacionamientos de los vehículos en lugares señalizados por la Empresa y que la Autoridad pudiera interpretar sancionables.
- c) Circular sin las autorizaciones previstas en las leyes de tráfico o sin matrícula o con vehículos que incumplan las condiciones técnicas que garantizan la seguridad vial.

La empresa se compromete a realizar los recursos en vía administrativa que procedan, ante la sanción y multa que se le impongan al personal que conduzca vehículos de la empresa con ocasión del cumplimiento de sus funciones.

Si las sanciones fueran confirmadas en vía administrativa y la empresa no considerase proseguir en recurso contencioso administrativo, el trabajador/a podrá exigir que se siga tal recurso. Si la sentencia que resultare fuere confirmatoria de la sanción impuesta en vía administrativa, el trabajador/a abonará el 100% de la multa.

Lo establecido en materia de multas de tráfico será aplicable con independencia de la fecha de la supuesta comisión de la infracción.

Si no se procediera a interponer el contencioso- administrativo solicitado por el trabajador/a, la empresa abonará el 100% de la sanción de tráfico. Sin embargo, el trabajador/a tendrá que comunicar en el plazo máximo de diez días naturales al siguiente de la notificación de la resolución que dé por finalizada la vía administrativa, la solicitud de que la empresa interponga el contencioso- administrativo.

Cuando las autoridades requieran de la empresa información relativa al trabajador/a denunciado, ésta remitirá comunicación de tal requerimiento al trabajador/a afectado en el plazo de 24 horas.

La Dirección de la empresa realizará las gestiones necesarias ante los organismos competentes, para que no se imputen a los trabajadores, en futuras normas de tráfico, las infracciones originadas por las razones antes señaladas como responsabilidad de la empresa.

La empresa correrá con los gastos y demás costas que generen la vía contenciosa-administrativa, incluyendo los poderes a abogados y procuradores, si bien, abonándose éstos últimos contra factura.

En los casos previstos en el Convenio Colectivo en que la responsabilidad de la multa sea asumida por la empresa, ésta solicitará en el escrito de descargo la subrogación de la misma en los organismos competentes a efectos de que el trabajador/a sea molestado lo menos posible.

En el supuesto de formalizarse recurso la empresa se compromete a solicitar donde corresponda la paralización de la ejecución del acto administrativo.

Si a pesar de la solicitud de la suspensión de la ejecución del acto administrativo, ésta no fuera concedida y la cuenta del trabajador/a fuera embargada, la empresa adelantará al trabajador/a la cantidad embargada comprometiéndose éste a devolverla si la sentencia le condenase como responsable de la infracción.

La empresa podrá realizar el descuento en nómina de la cantidad anticipada, de forma mensual, como si de un anticipo (préstamo) se tratara, si la sentencia fuera condenatoria y el trabajador/a a partir del segundo mes de la misma no hubiera iniciado el reintegro de la cantidad adelantada. En todo caso, si la cuantía fuera hasta los 3.000€ el descuento en nómina será en 16 mensualidades y por cada 600 € más de la cantidad anteriormente referenciada, se

incrementará el periodo de devolución en 6 meses de ampliación.

20.3. Retirada de carnet y limitaciones en la conducción

1. Retirada temporal del carnet de conducir.

La empresa y la Comisión Paritaria decidirán, previa audiencia con el trabajador/a, sobre alguna de las siguientes soluciones, atendiendo a las circunstancias concurrentes del trabajador/a y con una duración equivalente al periodo de retirada temporal del carnet de conducir, siempre que la causa de la retirada no sea por infracción dolosa, ni cometida en estado de embriaguez o drogadicción:

- a). T.I.T.S.A. abonará por su cuenta, o a través de un seguro colectivo, una compensación mensual de 1020,11€ a percibir por los Conductores/as y CP.
- b). Ofrecer una ocupación laboral para la que no precisen carnet. Dicha oferta de puesto de trabajo durante el periodo de retirada del carnet deberá ser aceptada por el trabajador/a, correspondiendo las percepciones y devengos inherentes al puesto a desarrollar. La asignación de puestos alternativos de acuerdo con lo previsto en este punto, no generará el derecho a consolidar la función, tarea o especialidad profesional objeto de asignación ni se asignarán puntos en caso de promociones internas.
- c). Proceder a suspender el contrato de trabajo, que permita la percepción de desempleo, y complementar la empresa hasta el 100% del salario como si hubiese estado prestando servicios.

2. Retirada definitiva del carnet de conducir.

En el supuesto de producirse una retirada definitiva del carnet de conducir, siempre que las causas no se deban a infracción dolosa, ni cometidas en estado de embriaguez o drogadicción, T.I.T.S.A., una vez estudiado, conjuntamente con la Comisión Paritaria objetivamente cada caso, ofrecerá al trabajador/a las siguientes alternativas:

- a) Un puesto de trabajo que no precise carnet, con las percepciones y devengos que corresponda al puesto a desarrollar. Se pacta que la asignación de puestos alternativos de acuerdo con lo previsto en el presente convenio, no generará el derecho a consolidar la función, tarea o especialidad profesional objeto de asignación ni se asignarán puntos en caso de promociones internas.
- b) Posibilidad de reconvertirse a otra función, tarea o especialidad de la que existan vacantes en la empresa.

Dichas ofertas de puestos de trabajo durante el periodo de retirada del carnet deberá ser aceptada por el trabajador/a, correspondiendo las percepciones y devengos inherentes al puesto a desarrollar.

- c) Los trabajadores con 55 años o más tendrán preferencia para el pase a jubilación anticipada, que deberán aceptar, siempre que reúnan los requisitos necesarios, concertando la empresa mediante convenio especial con las entidades de seguro o con el INSS las rentas que servirán de complemento a las prestaciones por desempleo y/o pensión de la Seguridad Social, o bien incluirse en expedientes de regulación y/o jubilación anticipada.
- d) El complemento de puesto de trabajo de los CP que por retirada del carnet o por imposibilidad de conducir adquieran o efectúen trabajos en otra función, tarea o especialidad, será al menos el equivalente al de oficial de primera.
- e) La Empresa dará cumplimiento automático a lo establecido en el Convenio respecto a la retirada temporal o definitiva del carnet de conducir, respetando su centro de trabajo y habilitando las medidas previstas para cada caso.

20.4. Protección jurídica.

TITSA garantiza la defensa jurídica y la fianza necesaria para la obtención de la libertad provisional, en caso de accidente no doloso, en el servicio de la empresa a no ser que el trabajador/a renuncie expresamente a ello o prefiera contratar por su cuenta los servicios jurídicos que le sean precisos. La garantía de la defensa judicial se extiende además cuando el trabajador/a haya actuado en ejercicio de sus funciones y en defensa de los intereses de la empresa.

A los efectos de la defensa jurídica, anualmente se concretará por la Comisión Paritaria los importes máximos que por minutas de honorarios abonará la empresa, decidiendo la representación de los trabajadores que letrado actuará en cada caso en defensa de los trabajadores afectados.

CAPÍTULO VII. ROPA DE TRABAJO, SEGURIDAD Y SALUD LABORAL.

Artículo 21.- Uniformes y prendas de protección.

21.1. Uniformes y prendas de protección.

Se entregarán los uniformes y prendas de protección en el tercer trimestre de cada año a los trabajadores en sus centros de trabajo respectivos.

Los trabajadores/as que en el primer trimestre del año estuvieran de baja por Incapacidad Temporal o circunstancias análogas, recibirán sus uniformes o prendas de protección en el momento de reincorporarse al trabajo.

Al personal femenino se les facilitará prendas adecuadas a los estados de embarazo.

El Comité de Seguridad y Salud participará en la mejora de la calidad de las prendas y en la elección de las prendas del uniforme.

La empresa proveerá al personal de sus prendas de uniformidad, procurando una progresiva mejora de su calidad, que deberán tener, salvo accidente o causas excepcionales, la siguiente duración:

21.2. Personal de movimiento.

- 4 camisas y 3 pantalones por año; 3 camisas y 2 pantalones tras un periodo de IT de 3 a 6 meses antes de su entrega; 2 camisas y 2 pantalones tras un periodo de IT de más de 6 meses antes de su entrega.
- 1 jersey o suéter cada año.
- 1 chaqueta polar cada tres años con gorro.
- El calzado de seguridad para el personal de movimiento se renovará siempre y cuando resultase preciso, por deterioro o por condiciones de higiene.
- Gafas de sol que, en su caso, se entregará con lentes graduadas

21.3. Personal de talleres.

Se le dotará de 4 juegos de pantalón, 4 camisas, un jersey y un chaleco reversible acolchado. Además, se entregará al personal de taller calzado de seguridad, guantes y todos los medios de protección personal adecuados a cada tipo de trabajo, con el fin de evitar riesgos de accidente. El calzado de seguridad para el personal de talleres, se renovará siempre y cuando resultase preciso, por deterioro o por condiciones de higiene. Asimismo, se le dotará de gafas de protección graduadas al personal que lo precise.

Al personal de talleres se le dotará de chubasquero. Se acuerda la entrega anual de un anorak con el anagrama de TITSA al personal nocturno de Taller que trabaja a la intemperie.

Para la entrega de tales medios de protección deberá mediar acuerdo conjunto entre Empresa y Comité, una vez oído el Comité de Seguridad y Salud.

Las botas de cuero con protección para el personal de talleres, se renovará cada diez meses, sin perjuicio de que dicha renovación se efectuase con anterioridad al plazo señalado, siempre y cuando resultase preciso, por deterioro o por condiciones de higiene, cuyas causas podrán ser determinadas por el indicado Comité.

Al personal de asistencia en carretera se le dotará de chubasquero.

21.4. Personal administrativo.

Al personal administrativo de talleres que lo solicite, se le entregarán dos batas anuales

Artículo 22.- Seguridad y salud en el trabajo.

22.1.Disposición general:

Se aplicará con absoluto respeto la normativa vigente en materia de Seguridad y Salud en el trabajo, con una participación decisiva del Comité de Seguridad y Salud.

La empresa comunicará por escrito a los trabajadores y trabajadoras a través del servicio médico las citaciones para las revisiones médicas periódicas con antelación mínima de 7 días.

22.2.Enfermedades profesionales y listado de enfermedades.

Se iniciará por parte del Comité de Seguridad y Salud conjuntamente con los Servicios Médicos de la Empresa, un estudio en profundidad que les lleve a determinar las posibles enfermedades profesionales de las distintas función, tarea o especialidades, así como la elaboración de un listado de enfermedades susceptibles de ser atendidas con el 100% en su prestación económica desde el primer día de baja. La nueva fórmula entrará en vigor cuando el estudio se finalice y a la vista del mismo, la empresa y el Comité de Empresa establezcan los acuerdos que requieran atendiendo al espíritu de lo hablado durante la negociación del presente Convenio.

En el caso de no formalizarse un acuerdo, se continuará potenciando el fondo de ayudas.

El servicio médico prescribirá por cuenta de la empresa, en aquellos casos que lo considere necesario, la prueba de próstata denominada P.S.A. para el personal masculino de movimiento con edad superior a los 45 años. Asimismo, podrá prescribir para el personal femenino a partir de los 35 años la prueba de mamografía en aquellos casos en que lo considere necesario. En todo caso, el Comité de Seguridad y Salud podrá acordar la realización de tales reconocimientos.

El personal nocturno que lo desee tendrá derecho a efectuar dos reconocimientos médicos anuales, siempre que entre uno y otro hayan transcurrido al menos 6 meses y el resto del personal tendrá derecho a un reconocimiento médico anual, salvo que las disposiciones legales vigentes estipulen otra cosa.

22.3.Seguridad a los conductores y conductoras.

Como medida preventiva para la seguridad de los CP, se instalarán paulatinamente cajas de seguridad en las estaciones.

En sábados, domingos y festivos se mantendrá un número de guaguas suficiente que evite la intensificación del trabajo y un mayor agobio que el resto de los días a los CP.

Las conductoras y conductoras-perceptoras en estado de gestación, cuando no sea

posible seguir prestando su trabajo habitual y el médico de la Seguridad Social que asista a la trabajadora certifique la influencia negativa para la salud de la misma o para el feto, de las condiciones del puesto de trabajo, pasaría a desempeñar un puesto diferente y compatible con su estado.

CAPÍTULO VIII. PRESTACIONES COMPLEMENTARIAS A LA SEGURIDAD SOCIAL Y DERECHOS SOCIALES

Artículo 23.- Incapacidad temporal.

23.1. Incapacidad temporal derivada de accidentes de trabajo o enfermedad profesional.

La empresa abonará al trabajador/a en situación de Incapacidad Temporal hasta el máximo legal permitido en los tres primeros días de baja al año derivada de enfermedad común o accidente no laboral que, en el momento de la firma tiene un límite del 50%.

Asimismo, a partir del primer día de I.T. se completará la prestación percibida por la Seguridad Social, hasta el 100% de su retribución mensual, pudiendo excluir solamente el quebranto de moneda, en los supuestos de:

- a) Accidente de trabajo
- b) Enfermedad profesional
- c) Enfermedades coronarias o infartos
- d) Hospitalización y/o intervención quirúrgica. Se incluye en estos supuestos los periodos de baja en lista de espera para la hospitalización o intervención. Asimismo, tendrá igual protección cuando exceda de dos meses el periodo de espera para la realización de pruebas diagnósticas. En este último supuesto, la percepción del complemento se producirá transcurridos 2 meses computados a partir de la solicitud médica de la prueba, y siempre que el personal hubiera informado que la programación de la prueba se ha producido con superación del indicado plazo y acepte la propuesta alternativa que, para agilizar la realización de las mismas, efectúe la empresa o los servicios contratados por Titsa.
- e) Procesos oncológicos
- f) Riesgo durante el embarazo
- g) Lactancia natural
- h) Incapacidad temporal durante el estado de gestación, incluidos los supuestos de interrupción voluntaria del embarazo o por el tratamiento de técnicas de reproducción asistida.
- i) Incapacidad temporal de las víctimas de violencia de género.
- j) En todos los casos de incapacidad temporal que concluya con el fallecimiento o incapacidad permanente no revisable.
- k) Gripe A

En el resto de los casos de Incapacidad Temporal a consecuencia de enfermedad común

se tendrá en cuenta las situaciones de gravedad. Se establecerá de acuerdo entre Empresa y representantes de los trabajadores unos módulos de ayuda a cargo del fondo social de ayudas que serán potenciadas según se refleja en el artículo 27.

En el caso de que un operario del taller sufra alguna merma física temporal o definitiva, no pudiera realizar su trabajo habitual por peligro de empeoramiento de su salud, la Dirección de la empresa le asignará otras tareas en otro puesto de trabajo que se considere necesario y que no afecte negativamente al problema físico de trabajador/a afectado.

23.2.Prestaciones complementarias del servicio médico.

El servicio médico prescribirá por cuenta de la empresa, en aquellos casos que lo considere necesario, la prueba de próstata denominada P.S.A. para el personal masculino de movimiento con edad superior a los 45 años. Asimismo, podrá prescribir para el personal femenino a partir de los 35 años la prueba de mamografía en aquellos casos en que lo considere necesario. Asimismo, se realizarán las pruebas analíticas para la detección de cáncer de colon. En todo caso, el Comité de Seguridad y Salud podrá acordar la realización de tales reconocimientos.

El personal nocturno que lo desee tendrá derecho a efectuar dos reconocimientos médicos anuales, siempre que entre uno y otro hayan transcurrido al menos 6 meses y el resto del personal tendrá derecho a un reconocimiento médico anual, salvo que las disposiciones legales vigentes estipulen otra cosa.

La empresa comunicará por escrito a los trabajadores y trabajadoras a través del servicio médico las citaciones para las revisiones médicas periódicas con antelación mínima de 7 días.

Artículo 24.- Incapacidad y muerte.

La empresa garantiza los capitales por las contingencias que a continuación se señalan mediante la concertación de una póliza colectiva con una compañía de seguros:

- Muerte, invalidez permanente absoluta o gran invalidez, trece mil doscientos veintidós euros con veintisiete céntimos (13.222,27€).
- Invalidez permanente total o parcial para la profesión habitual que obligue a causar baja en la empresa, trece mil ochocientos veintitrés euros con veintiocho céntimos (13.823,28 €).

Si al trabajador/a afectado o a sus beneficiarios les fuera denegada por la compañía de seguros las cantidades referenciadas, T.I.T.S.A. adelantará las cantidades a las que tenga derecho, obligándose el trabajador/a o sus beneficiarios, a otorgar cuantos poderes y documentos fueren necesarios, a favor de la empresa o de la persona que éste designe a fin de obtener de la compañía de seguros las cantidades adelantadas, incluyendo la percepción

a la empresa de hasta la cuantía anticipada al trabajador/a. Los gastos que se originen tanto por los otorgamientos de los apoderamientos como los judiciales que se puedan ocasionar correrán por cargo de T.I.T.S.A.

Artículo 25.- Ayudas por natalidad y nupcialidad.

Como prestación complementaria a la de la Seguridad Social se abonará al personal afectado una ayuda económica de 90,15 euros, en caso de contraer matrimonio y de 78,13 euros por nacimiento de cada hijo, que se percibirá de acuerdo con los requisitos establecidos por la Seguridad Social.

Artículo 26.- Orfandad absoluta.

La orfandad absoluta será protegida por la Empresa con la entrega, por una sola vez, al fallecimiento del causahabiente, trabajador/a en activo, de la cantidad de 2.103,54 euros mancomunadamente, compatibles con el percibo de la cantidad por muerte prevista en la póliza de seguro mencionada en el artículo 24.

Artículo 27.- Fondo de ayudas para estudios.

Se fija el fondo de ayudas para el estudio en ciento diecisiete mil ciento noventa y siete con treinta y seis euros anuales (117.197,36 euros/anuales), para ser distribuidos entre el personal y los hijos e hijas de los mismos que cursen estudios de los niveles que se señalen en centros docentes.

La distribución de esta ayuda se realizará siguiendo el criterio de establecer el valor del punto, de conformidad con la puntuación correspondiente a los siguientes niveles:

1	GUARDERIA Y EDUCACION INFANTIL 5 AÑOS	10 PUNTOS
2	EDUCACION PRIMARIA	10 PUNTOS
3	EDUCACION SECUNDARIA	10 PUNTOS
4	BACHILLERATO	10 PUNTOS
5	FORMACION PROFESIONAL- CICLOS FORMATIVOS	12 PUNTOS
6	ESTUDIOS UNIVERSITARIOS	20 PUNTOS
7	ESTUDIOS ESPECIALES (DISCAPACIDAD SF)	12 PUNTOS
8	ESCUELA OFICIAL DE IDIOMAS	4 PUNTOS

No se hará distinción en el apartado de estudios universitarios en las titulaciones de licenciatura, diplomatura, grado y postgrado universitario, obteniendo todos la misma puntuación.

Solo se dará la ayuda en favor de estudiantes que fueran hijos o hijas o, en su defecto, personas sobre las que el personal de la empresa ostentara la patria potestad.

Cuando se matriculen de asignaturas sueltas de niveles universitarios, que no sobrepasen de cuatro por curso académico, éstas serán puntuadas en la mitad de lo que correspondiera en los niveles anteriormente señalados. Si la cantidad de asignaturas sueltas de diferentes cursos, fueran cinco o más, éstas se puntuarán como un curso completo.

La Comisión Mixta de Asistencia Social, integrada por dos representantes de la Empresa y dos de los trabajadores/as procederá al cálculo del valor del punto, dividiendo el fondo total establecido por el número de puntos obtenidos en virtud de las solicitudes formuladas por duplicado, distribuyéndolo matemáticamente de acuerdo con el baremo establecido.

El calendario de reparto de los fondos queda establecido de la siguiente manera:

- Plazo de recepción: del 15/9 al 15/10.
- Plazo de publicación provisional: del 21/10 al 5/11.
- Plazo de impugnación: del 6/11 al 11/11.
- Publicación definitiva: 16/11.

De conformidad con dichos criterios de distribución, las ayudas correspondientes se harán efectivas en noviembre de cada año.

La promoción cultural y técnica del personal es preocupación fundamental de las partes, por ello, aparte de los cursos promovidos por la Empresa con cargo a sus gastos de formación, se acuerda que aquellos que cursen estudios oficiales en los niveles señalados sean incluidos en el fondo de ayudas con las puntuaciones correspondientes. Estas ayudas se harán efectivas en noviembre de cada año.

El personal que perciba una cantidad de este fondo, deberá justificar ante la comisión la asistencia a los cursos. En el caso de incumplimiento de este requisito, la comisión solicitará que se le retraiga de la nómina la cantidad que percibió como ayuda del fondo de estudios.

Las fechas establecidas en el vigente convenio colectivo para la formalización de las solicitudes de ayudas al estudio podrán ser variadas por la Comisión del Fondo de Ayudas para al Estudio atendiendo a las circunstancias que puedan derivarse de la existencia de días festivos y fines de semana dentro del plazo habilitado al efecto.

Para el supuesto de parejas de trabajadores que presenten dos solicitudes de ayudas al estudio para un mismo hijo, se determina su incompatibilidad, atendándose una sola de ellas.

Artículo 28.- Fondo de actividades y ayudas sociales.

28.1.Fondos de actividades.

Se fija en sesenta y ocho mil ochocientos sesenta y ocho mil con dieciséis euros anuales

(68.868,16 € año) el citado fondo, que será distribuido en aquellas actividades de carácter deportivo, cultural, recreativo o de potenciación del ocio entre los trabajadores/as que se determinen por la empresa y los representantes de los trabajadores en el seno de la comisión competente.

Dicho fondo tiene carácter anual, contabilizándose a dichos efectos en cada período de vigencia del Convenio Colectivo.

Anualmente se procederá a dar conocimiento al personal de las actividades realizadas con cargo al fondo y el importe de las mismas, mediante la publicación de las actividades realizadas en los tabloneros de anuncios de los distintos centros de trabajo.

28.2.Fondos de ayudas sociales.

El Fondo estará constituido por una aportación anual de cuarenta y dos mil setenta con ochenta y cinco euros anuales (42.070,85€), más las cantidades que quedaran de años anteriores.

Causas atendibles por el Fondo de Ayudas Sociales:

Las causas por las que se percibirán ayudas de este fondo serán alguna de las siguientes:

- Reparto para enfermos temporales.
- Reparto para atender enfermedades o accidentes de larga duración.
- Atención a los trabajadores y trabajadoras jubiladas.
- Otras atenciones de situación personal o familiar de los trabajadores/as de suma gravedad social o económica.

Distribución del fondo.

La distribución del fondo se efectuará por la Empresa y la representación legal del personal en el seno del Comité Intercentros con mensualidades vencidas, procurando que cada mes se reparta una doceava parte del fondo. Dentro de la distribución mensual se podrán atender los apartados del capítulo anterior por la cuantía y orden prioritario que proponga la Comisión Social. En ningún caso los importes totales o parciales del fondo podrán ser destinados a otros fines que los aquí señalados y los figurados en la distribución mensual.

28.3.Asistencia mutua.

El personal de Transportes Interurbanos de Tenerife, S.A. (T.I.T.S.A.), acuerda voluntariamente y para el tiempo de duración del Convenio, establecer una derrama y constituir un fondo de asistencia mutua a favor de los familiares de los trabajadores/as fallecidos con arreglo a las siguientes condiciones:

- a. Cada vez que fallezca un productor en activo en la Empresa, a los productores

acogidos a este beneficio se les deducirá del primer sueldo mensual, indistintamente de su nivel retributivo, la cantidad de 3 euros. Si el óbito se produjera después del día 20, se deducirá del siguiente mes. Se comunicará al Comité del Centro de Trabajo afectado y al Intercentros el nombre del fallecido a cuyos familiares se le abonará la asistencia mutual.

b. El fondo constituido se entregará al cónyuge o pareja de hecho de la persona fallecida o, en su defecto, a los hijos. En el caso de que la persona fallecida fuese soltera o sin pareja de hecho y tuviese a su cargo padres o hermanos, se entregará a éstos. En cualquier caso, el Comité de Empresa afectado determinará a quién debe efectuarse la entrega, siendo su decisión inapelable.

c. Queda sin efecto la asistencia mutual a que se refiere este artículo, en el caso de que el productor fallecido haya renunciado expresamente a este sistema.

El Comité Intercentros y los Comités de Empresa darán especial publicidad a este artículo de “Asistencia Mutual” a todos el personal, quienes en el plazo de quince días podrán hacer renuncia expresa al mismo, en cuyo caso no les afectará ni para las deducciones que por el óbito pudieran producirse ni, como es lógico, del propio fallecimiento, recibirán sus herederos prestación alguna. A los productores de nuevo ingreso en la Empresa se les dará la misma opción.

La Empresa se adhiere voluntariamente al fin social de dicha asistencia y entregará paralelamente a la aportación del personal la cantidad de 60,10 euros, mancomunadamente, a la viuda/o del trabajador/a o familiares a quienes corresponda.

El Comité Intercentros será el órgano responsable de entregar al beneficiario la ayuda mutual en presencia de un representante del centro afectado, así como el otorgamiento de este derecho a cuantos trabajadores/as estén en las situaciones de S.E.R., Jubilación Anticipada, desempleo, o cualquier otra situación especial, siempre que el trabajador/a tenga menos de 65 años

28.4. Fondo social trimestral en los casos de incapacidad temporal.

Se constituye un fondo de ayuda al personal de baja por IT consistente en el 25% del importe equivalente a cada paga extra cuyo periodo de devengo coincida con un proceso de IT por contingencias comunes y del 100% en los supuestos de IT por contingencias profesionales; de tal manera que el trabajador/a percibirá el importe de cada paga extra en función del tiempo de prestación de servicios, y verá complementada la misma, durante el tiempo de suspensión de contrato por IT coincidentes con su devengo, en los importes antes referidos. La prestación complementaria se abonará al beneficiario en la misma fecha que las pagas extraordinarias como ayuda al personal en IT.

Artículo 29.- Fomento del transporte público

Las partes firmantes convienen las siguientes medidas para favorecer el uso del transporte público de los trabajadores/as y sus familiares:

- El personal de T.I.T.S.A., mediante la presentación de su carnet de la empresa en su estado de vigencia, tienen derecho a viajar en todas las líneas y servicios regulares de la misma, con ocupación de plaza.
- El transporte del personal hacia y desde su lugar de toma o deje del servicio, se entiende facilitado por lo general por lo indicado en el párrafo precedente. Las excepciones se estudiarán y acordarán en el seno de la Comisión Paritaria del convenio integrada por todos los sujetos legitimados, dando lugar a servicios específicos de transporte de personal, intercambio de facilidades de transporte con otras empresas, conciertos económicos, etc. El personal de T.I.T.S.A. jubilado o en situación de invalidez, tendrá idénticas facilidades de viaje que el personal en activo.
- Cada uno de los familiares que se relacionan en la normativa que regirá la concesión, que estén a cargo del trabajador/a y las viudas e hijos/as de trabajadores fallecidos, tendrán derecho a un carnet nominativo que les habilite a viajar gratuitamente con ocupación de plaza en cualquiera de las líneas regulares de T.I.T.S.A..
- Con carácter graciable, se otorgan las facilidades indicadas en el párrafo anterior a los pensionistas de T.T.S.L. y U.A.T.S.A.
- La comisión paritaria del convenio determinará los familiares y personas beneficiarias y regulará las condiciones y requisitos para el reconocimiento del derecho.

Artículo 30.- Anticipos y facilidades crediticias.

30.1. Anticipos a cuenta:

Los trabajadores/as fijos con un mínimo de un año de servicio en la empresa podrán solicitar anticipos alegando sus razones de necesidad de hasta tres meses de sueldo, sin recargo ni intereses, con un límite máximo de 1.800 euros, que serán reintegrables distribuyendo su importe en las 16 pagas anuales a partir del siguiente mes a su percibo. Los mismos serán atendidos siempre que exista fondo para ello, el cual será el 20% del importe total de la nómina. A fin de determinar la existencia o inexistencia de la necesidad que origina la petición de anticipo, será oído el Comité Intercentros.

Los anticipos con plazos y condiciones distintos a los anteriormente establecidos, podrán ser atendidos por acuerdo de la Dirección y el Comité Intercentros por medio de la comisión competente siempre que exista fondo para ello.

Los trabajadores/as que no lleven un periodo de un año al servicio de la Empresa, podrán solicitar un anticipo máximo por el importe que les correspondería por liquidación si causaran baja en el momento de la concesión del anticipo, con los adecuados plazos de reintegro.

La Dirección de T.I.T.S.A. concertará acuerdos con entidades financieras o bancarias para que los trabajadores/as de la empresa se puedan acoger a préstamos personales y/o

hipotecarios, en condiciones de clientes preferentes.

30.2. Anticipos sobre trabajo realizado.

La concesión de anticipos o vales de caja se podrá realizar de la siguiente manera, de forma opcional:

- a) Se solicitarán en la primera semana del mes, en una cantidad que no sobrepase los 750 euros, que será transferida a la entidad bancaria que indique el trabajador/a, antes del día 15 de cada mes. Dicha cantidad será descontada en la nómina del mes siguiente.
- b) Aquellos que lo deseen, podrán solicitar, los días 14 y 21 de cada mes, vales a cuenta de sus emolumentos, que les serán descontados en la nómina del mes siguiente. Los vales del día 7 se descontarán en la nómina del mismo mes.

Dichos vales serán abonados bien en metálico, cheque o documento bancario al portador, siempre que el trabajador/a no rebase en sus peticiones al 90% de los emolumentos devengados hasta la fecha de petición, teniendo en cuenta los posibles descuentos a que esté sometido por todos los conceptos el trabajador/a durante el mes correspondiente.

Artículo 31.- Jubilaciones.

Como medida de fomento del empleo y para favorecer renovación de la plantilla mediante la sustitución de trabajadores en las actividades del servicio público de transporte y, de otra parte, procurar la adecuación de la plantilla a las necesidades operativas de la empresa, se acuerda la simultánea medida de jubilación obligatoria total o parcial y la contratación de nuevos trabajadores o amortización de puestos de trabajo a cuyo efecto se adoptan los siguientes acuerdos:

1. El personal de T.I.T.S.A. causará baja obligatoria a partir del momento en que individualmente se adquiera el derecho a percibir, de conformidad con la normativa de aplicación, el 100% de la base reguladora de la prestación de la Seguridad Social por jubilación.

El personal de movimiento que cause baja obligatoria en la empresa una vez reconocido el derecho indicado en el párrafo anterior, será sustituido por otro trabajador/a en la forma que disponga la legislación vigente o, en su caso, se deberá acordar la amortización de puesto de trabajo en el seno de la Comisión Paritaria del presente convenio.

2. Condiciones para la Jubilación Parcial Obligatoria:

- a) Para la jubilación parcial se estará a lo que disponga la legislación aplicable sobre la materia y, el personal afectado deberá cursar la solicitud y cumplimentar los trámites legales requeridos. Cuando la entidad gestora de la Seguridad Social comunique al trabajador/a que reúne los requisitos para proceder a la jubilación parcial y le

informe de la cuantía que pudiera corresponderle, lo pondrá en conocimiento de la Empresa. Ésta procederá a comunicarle la estimación del importe de su retribución mensual como consecuencia de la modificación del contrato a tiempo parcial a la realización del porcentaje de la jornada de trabajo dispuesto legalmente, calculándose sobre el 100% de los conceptos salariales fijos y la media de los 6 meses anteriores de los conceptos salariales variables, excluyendo del cómputo las horas extraordinarias de cualquier tipo, así como los descansos trabajados.

- b) La concurrencia de los requisitos legales supondrá la suscripción del contrato con reducción de jornada de igual porcentaje que el acordado en el párrafo anterior de la jornada ordinaria anual, y la obligación empresarial de suscribir el oportuno contrato de relevo de carácter temporal con una jornada de, al menos, la diferencia hasta la jornada de trabajo recogida en el Convenio Colectivo.

El personal jubilado parcialmente deberá prestar servicios de forma continuada y en jornada completa durante 28 días por cada año que le falte hasta la edad de la jubilación plena. Los periodos que le correspondan trabajar en atención de los años que le falten se acumularán en el año en que se produzca la jubilación parcial.

- c) La retribución del trabajador/a jubilado parcialmente se realizará conforme a los siguientes criterios:
- Su abono se efectuará mensualmente hasta alcanzar el trabajador/a la jubilación total, de conformidad con los importes establecidos en el Convenio Colectivo en cada momento y en atención a la proporcionalidad de su jornada de trabajo.
 - El concepto de antigüedad mantendrá su propia dinámica en cuanto a generación de bienios o quinquenios.

CAPÍTULO IX. DERECHOS SINDICALES, COMITÉ INTERCENTROS, COMISIÓN PARITARIA Y COMISIONES SECTORIALES.

Artículo 32.- Derecho de información y participación.

Sin perjuicio de los derechos reconocidos en la legislación vigente la representación legal de los trabajadores en la empresa dispondrá de los derechos reconocidos en el presente Convenio y, además, las siguientes:

1. Intervención, a través de las comisiones o representantes que se determinen en todas y cada una de las materias de la actividad laboral pactada en Convenio.
2. Recibir periódicamente, y con intervalos máximos de 3 meses, informe detallado de la Empresa sobre la situación económica de la misma.
3. Recibir los informes, datos y antecedentes que estimen oportunos sobre los siguientes aspectos o materias:
 - a. Política general del personal y decisión concreta que puedan afectar a los trabajadores y trabajadoras de la Empresa.

- b. Política de contratación, de obras, servicios, inversiones y otras que puedan afectar a los trabajadores y trabajadoras de la Empresa.
 - c. Contabilidad de la Empresa en general, y en especial sobre aquellos aspectos que afecten al personal y a las actividades a que se refiere el número anterior.
4. Intervendrá asimismo en la aplicación y distribución, en su caso de todas las ayudas sociales o asistenciales establecidas en la Empresa o que se establezcan en el futuro.

Artículo 33.- Derechos sindicales.

Lo establecido en el presente artículo será de aplicación, en tanto no contradiga normas de derecho necesario absoluto, durante la vigencia de éstas.

33.1.Órganos y derechos sindicales.

La Empresa respetará el derecho de todos los trabajadores y trabajadoras a sindicarse libremente; admitirá que los trabajadores/as afiliados a un sindicato puedan celebrar reuniones, recaudar cuotas y distribuir información sindical fuera de las horas de trabajo y sin perturbar la actividad normal de la Empresa; no se podrá supeditar el empleo de un trabajador/a a la condición de que no se afilie o renuncie a su afiliación sindical, y tampoco despedir a un trabajador/a o perjudicarle de cualquier otra forma, a causa de su afiliación o actividad sindical.

Los sindicatos podrán remitir información a la Empresa, siempre que disponga de suficiente y apreciable afiliación, a fin de que ésta sea distribuida fuera de las horas de trabajo, y sin que en todo caso, el ejercicio de tal práctica pudiera interrumpir el desarrollo del proceso productivo.

En los centros de trabajo existirán tablones de anuncios en los que los sindicatos debidamente implantados podrán insertar comunicaciones a cuyo efecto dirigirán copia de las mismas, previamente, a la Dirección o titularidad del mismo.

33.2.Secciones sindicales.

Se entiende por sección sindical al organismo que reúne y estructura a los afiliados a una central sindical en la Empresa, siendo por tanto la corrección de la misma en la Empresa.

Se reconocen las secciones sindicales de empresa a todo sindicato o central sindical, con personalidad jurídica, que acredite tener una afiliación igual o superior al 15% de los trabajadores del centro de trabajo o el 10% de los votos en las elecciones sindicales con un mínimo de 25 trabajadores afiliados en ese centro, las cuales tendrán derecho a designar un delegado sindical. Si la afiliación acreditada por la central sindical superase el 25% de los trabajadores con un mínimo de 50 afiliados el centro de trabajo de que se trate, podrán designar un segundo delegado sindical.

Cada sección sindical dispondrá para cada delegado, del mismo crédito horario a que legalmente tengan derecho los miembros del Comité de Empresa. La asignación o distribución de este crédito será solicitada por la Central Sindical o por la misma sección sindical para funciones propias de gestión sindical; los cálculos de control horario se harán anualmente.

Como norma general los permisos sindicales deberán ser preavisados con 24 horas de antelación salvo excepciones justificadas, en cuyo caso, se comunicará, además de a la empresa, a los Jefes de Tráfico correspondientes.

Se podrá realizar la cesión de horas de crédito horario entre los miembros de la representación legal de los trabajadores y de los delegados sindicales.

El sindicato que alegue poseer derecho a hallarse representado mediante titularidad personal en la Empresa, deberá acreditarlo ante la misma de modo fehaciente, reconociendo ésta, acto seguido, al citado delegado su condición de representante del sindicato a todos los efectos.

El delegado sindical deberá ser trabajador/a en activo de la Empresa, y designado de acuerdo con los estatutos de la central o sindicato a quien represente.

33.3.Funciones de los delegados sindicales:

- 1) Representar y defender los intereses del sindicato a quien representa, y de los afiliados del mismo en la Empresa, y servir de instrumento de comunicación entre su central sindical o sindicato y la Dirección de la Empresa.
- 2) Podrá asistir a las reuniones del Comité de Empresa, Comité de Seguridad y salud en el Trabajo, y Comité Paritario de Interpretación, con voz y sin voto y siempre que tales órganos admitan previamente su presencia.
- 3) Tendrán acceso a la misma información y documentación que la Empresa deba poner a disposición del Comité de Empresa, estando obligados a guardar sigilo profesional en las materias en las que legalmente proceda. Poseerán las mismas garantías y derechos reconocidos por la Ley y presente Convenio Colectivo a los miembros del Comité de Empresa.
- 4) Serán oídos por la Empresa en el tratamiento de aquellos problemas de carácter colectivo que afecten a los trabajadores en general y a los afiliados al sindicato.
- 5) Serán asimismo informados y oídos por la Empresa, con carácter previo acerca de los despidos y sanciones que afecten a los afiliados al sindicato.
- 6) En materia de reestructuración de plantilla, regulaciones de empleo, traslado de trabajadores, cuando revista carácter colectivo, o del centro de trabajo en general, y sobre todo proyecto o acción empresarial que pueda afectar sustancialmente a los intereses de los trabajadores.
- 7) En la implantación o revisión del sistema de organización del trabajo o cualquiera de sus posibles consecuencias.

- 8) Podrán recaudar cuotas a sus afiliados, repartir propaganda sindical, y mantener reuniones con los mismos, todo ello fuera de las horas efectivas de trabajo.
- 9) Con la finalidad de facilitar la difusión de aquellos avisos que pudieran interesar a los respectivos afiliados al sindicato y a los trabajadores en general, la Empresa pondrá a disposición del sindicato cuya representación ostente el delegado, un tablón de anuncios que deberá establecerse dentro de la Empresa y en lugar donde se garantice en la medida de lo posible, un adecuado acceso al mismo por todos los trabajadores.
- 10) En materia de reuniones, ambas partes, en cuanto al procedimiento se refiere, ajustarán su conducta a la normativa legal vigente.
- 11) En aquellos centros en los que ello sea material- mente factible, la Dirección de la Empresa facilitará la utilización de un local a fin de que el delegado representante del sindicato ejerza las funciones y tareas que como tal le corresponden.
- 12) Los delegados ceñirán sus tareas a la realización de las funciones sindicales que les son propias.

33.4.Cuota sindical.

A requerimiento de los trabajadores afiliados en las centrales o sindicatos que ostenten la representación ya expuesta, la Empresa descontará en la nómina mensual de los trabajadores, el importe de la cuota sindical correspondiente. El trabajador interesado en la realización de tal operación remitirá a la Dirección de la Empresa un escrito en el que se expresará con claridad la orden de descuento, la central o sindicato a que pertenece, la cuantía de la cuota, así como el número de la cuenta corriente o libreta de caja de ahorros a la que deba ser transferida la correspondiente cantidad. La Empresa efectuará las antedichas detracciones, salvo indicación en contrario.

La Dirección de la Empresa entregará copia de la transferencia a la representación del sindicato en la Empresa.

33.5.Excedencia.

Podrá solicitar la situación de excedencia aquel trabajador/a en activo que ostentara cargo sindical de relevancia provincial a nivel de secretario del sindicato respectivo y nacional, en cualquiera de sus modalidades. Permanecerá en tal situación mientras se encuentre en el ejercicio de dicho cargo, reincorporándose a la Empresa si lo solicitara en el término de un mes al finalizar el desempeño del mismo.

33.6.Órganos de representación unitaria de los trabajadores: del comité de empresa.

Sin perjuicio de los derechos y facultades concedidos por las leyes, se reconoce al Comité de Empresa las siguientes funciones:

- 1) Ser informado por la Dirección de la Empresa:
 - a. Trimestralmente, sobre la evolución general del sector económico al que

pertenece la Empresa, sobre la evolución de los negocios y la situación de la producción y ventas de la entidad, sobre su programación y evolución probable del empleo en la misma.

b. Anualmente, conocer y tener a su disposición el balance, la cuenta de resultados, la memoria y cuantos documentos se den a conocer a los socios.

2) Con carácter previo a su ejecución por la Empresa:

a. Sobre la reestructuración de plantilla, cierres totales o parciales, definitivos o temporales y las reducciones de jornada, sobre el traslado total o parcial de las instalaciones empresariales, y sobre los planes de formación profesional de la Empresa.

b. Sobre las solicitudes de cambio de condiciones de trabajo para procurar la conciliación de la vida laboral y familiar, con detalle de los motivos y circunstancias justificativas, afectación de las condiciones de trabajo de terceros y propuestas de resolución de la empresa.

3) En función de la materia de que se trata:

a. Sobre la implantación o revisión de sistemas de organización del trabajo y cualquiera de sus posibles consecuencias. Estudios de tiempos, establecimiento de primas o incentivos y valoración de puestos de trabajo.

b. Sobre la función, absorción o modificación del “status” jurídico de la Empresa, cuando ello suponga cualquier incidencia que afecte al volumen de empleo.

c. El empresario facilitará al Comité de Empresa el modelo o modelos de contrato de trabajo que habitualmente utilice, estando legitimado el Comité para efectuar las reclamaciones oportunas ante la Empresa y, en su caso, ante la autoridad laboral competente.

d. Sobre sanciones impuestas por faltas, conforme a lo establecido en el presente convenio.

e. En lo referente a las estadísticas sobre el índice de absentismos y sus causas, los accidentes de trabajo y de enfermedades profesionales y sus consecuencias, los índices de siniestralidad, el movimiento de ingresos y ceses los ascensos.

4) Ejercer una labor de vigilancia sobre las siguientes materias.

5) Cumplimiento de las normas vigentes en materia laboral y de seguridad social, así como el respeto de los pactos, condiciones o usos de Empresa en vigor, formulando en su caso las acciones legales oportunas ante los organismos o tribunales competentes.

6) La calidad de la docencia y de la efectividad de la misma en los centros de formación y capacitación de la Empresa.

7) Las condiciones de seguridad y salud en el desarrollo del trabajo en la Empresa. Participar como reglamentariamente se determine en la gestión de obras sociales establecidas en la Empresa en beneficio de los trabajadores/as o de sus familiares.

33.7.Participación en el Consejo de Administración de la empresa:

Dado el carácter de T.I.T.S.A., se acuerda que participe en el Consejo de Administración en condición de Consejero un miembro de los representantes legales de los trabajadores elegido en

votación secreta- por y entre los representantes legales de los trabajadores y trabajadoras de los centros de trabajo de la empresa excluido el de Santa Cruz-0.

Asimismo, los representantes legales del centro de trabajo Santa Cruz-0 elegirán a otro representante laboral para que se integre como consejero laboral.

Entre las funciones propias de su cargo, dichos Consejeros Laborales tendrán la específica de participar en los estudios y propuestas que se realicen sobre tarifas y servicios, dentro del criterio básico de mantener los servicios que exija la rentabilidad social frente a la económica. A tal fin, dichos Consejeros dispondrán de la información que puedan emitir tanto los órganos públicos competentes, asociaciones ciudadanas legales de los usuarios y la propia Gerencia de la Empresa sobre dichas tarifas y servicios.

- 1.Colaboración: Colaborar con la Dirección para conseguir el cumplimiento de cuantas medidas procuren el mantenimiento y el incremento de la productividad de la Empresa.
- 2.Capacidad procesal: Se reconoce al Comité de Empresa capacidad procesal como órgano colegiado, para ejercer acciones administrativas o judiciales en todo lo relativo al ámbito de su competencia.
- 3.Sigilo profesional: Los miembros del Comité de Empresa y éste en su conjunto y éste en su conjunto, observarán sigilo profesional en todo lo referente a los apartados a), b) y c) del punto 1. de este apartado, aún después de dejar de pertenecer al Comité de Empresa y en especial en todas aquellas materias sobre las que la Dirección señale expresamente el carácter de reservado.
- 4.Aplicación del derecho a la igualdad: El Comité velará no solo que en los procesos de selección de personal se cumpla la normativa vigente o paccionada, sino también por los principios de no discriminación, igualdad de sexo, y fomento de una política racional de empleo.

Artículo 34. Órganos de representación unitaria de los trabajadores: Comisiones de Administración del Convenio.

Las partes acuerdan la constitución de las Comisiones de Administración del Convenio colectivo que se detallan a continuación con las funciones indicadas para cada una de ellas.

Las Comisiones se integrarán, con carácter general, por la representación designada por la empresa y por la representación social integrada por las personas elegidas conforme se indica en los apartados siguientes, y tras la votación previa del pleno de los comités de empresa, integrados por la totalidad de los representantes unitarios en la empresa.

En todo caso, para garantizar la presencia de todos los sindicatos con representación en la empresa, en el supuesto de que en las Comisiones de Servicios, de Faltas y Sanciones, y de Taller no resultaran elegidos por los centros de trabajo representantes de todos los sindicatos,

se adicionará a un representante del sindicato no elegido. Al objeto de respetar plenamente el referido principio de proporcionalidad sindical, los integrantes de cada sindicato ostentaran el voto ponderado que le corresponda.

34.1.Comisión de Servicios:

Es una comisión que vela por la aplicación de las normas sobre jornada, vacaciones y demás condiciones laborales del personal de movimiento, establecidas en el convenio y en la legislación, y atenderá a la conjunción de las necesidades del servicio público y al cumplimiento del convenio en tal materia, adaptando los acuerdos necesarios para garantizar la efectividad del servicio público en relación con las condiciones de trabajo establecidas en el convenio colectivo.

Estará conformada paritariamente por empresa y trabajadores. Por el banco social será designado un representante por cada centro de trabajo, elegidos de entre y por la representación de cada centro de trabajo.

La comisión de servicios se reunirá ordinariamente cada dos meses y de forma extraordinaria, cuando cualquiera de las partes lo requiera con al menos una antelación de 7 días, con comunicación previa del Orden del Día.

34.2.Comisión de faltas y sanciones:

De igual naturaleza de administración que la anterior, tendrá la competencia del artículo 22 del presente convenio colectivo.

Estará conformada exclusivamente la representación de los trabajadores. Por el banco social será designado un representante por cada centro de trabajo, elegidos de entre y por la representación de cada centro de trabajo.

34.3.Comisión de Talleres:

Tiene la misma finalidad que la Comisión de Servicios, pero específicamente abordará los centros de trabajo de talleres en la empresa.

En el mes de octubre de cada año se reunirá la Comisión de Taller para que las partes conozcan la planificación de las vacaciones, permisos, solicitudes de clasificación profesional, así como la adscripción a los puestos de trabajo como consecuencia de que el período de formación, para el personal de nuevo ingreso será de seis meses como máximo en jornada de día, que sólo podrá ser modificado en su duración y forma por acuerdo de la Comisión Paritaria, previa propuesta realizada a la misma por la Comisión de Taller. La formación será de forma continuada y empezará a contar desde su fecha de incorporación a la empresa. Además esta comisión tendrá encomendada la determinación del periodo vacacional.

Estará conformada por el banco social por un miembro de cada centro de trabajo donde haya taller, elegidos de entre y por la representación unitaria elegida del centro de trabajo respectivo y por igual número de representación empresarial.

Se reunirá ordinariamente cada dos meses y de forma extraordinaria, cuando cualquiera de las partes lo requiera con al menos una antelación de 7 días, con comunicación previa del Orden del Día.

34.4.Comisión del Fondo de Ayuda al estudio:

Tiene por función la aplicación del convenio colectivo en materia de ayuda al estudio.

Estará conformada por el banco social por seis representantes, uno por sección sindical con representación en el comité intercentros y el resto en proporción a la representación en la empresa. En todo caso, los representantes de ambas partes ostentarán voto ponderado en proporción a la representación en el citado comité intercentros con independencia del número de asistentes. Se integran en la Comisión igual número por la parte empresarial.

34.5.Comisión del Fondo de actividades:

Comisión que tiene por finalidad la realización de actividades extralaborales para el personal de la empresa.

Estará conformada por el banco social por seis personas, que no tienen que ser necesariamente representantes unitarios, pero deben ser elegidos uno por sección sindical con representación en el comité intercentros y el resto en proporción a la representación en la empresa. En todo caso, los representantes de ambas partes, que ostentarán voto ponderado en proporción a la representación en el citado comité intercentros con independencia del número de asistentes. El personal de esta comisión, gozará del crédito horario necesario, para la realización de las actividades que se realicen, y que en ningún caso superará la cantidad de 144 horas anuales. No estará dentro del cómputo los turnos necesarios para la entrega de los paquetes de Navidad y las reuniones convocadas por la empresa.

34.6.Comisión de Vacaciones de Administración:

Conformada por un miembro por la parte social, elegido por y entre la representación unitaria del personal de administración.

34.7.Órganos de representación unitaria de los trabajadores: COMITÉ INTERCENTROS.

Se constituye un Comité Intercentros, formado por 13 miembros elegidos de entre los componentes de los distintos Comités de centros de trabajo y Delegados de personal, guardando la proporcionalidad de los sindicatos, según los resultados electorales considerados globalmente.

El Comité Intercentros tendrá derecho a ser informado y consultado por el empresario sobre aquellas cuestiones que puedan afectar al personal, así como sobre la situación de la empresa y la evolución del empleo en la misma, en los términos previstos en este artículo.

El comité intercentros nombrará al representante y al suplente encargado de visar los contratos de trabajo y control de incorporación de nuevo personal a la empresa.

Funciones:

El comité intercentros, se reunirá al menos una vez al mes. En el plazo de tres meses desde la firma del presente convenio, se elaborará un reglamento de funcionamiento del Comité de Intercentros.

Además de las establecidas expresamente en el presente convenio colectivo, se les reconoce las siguientes:

1. Derecho a recibir la copia básica de los contratos y la notificación de las prórrogas y de las denuncias correspondientes a los mismos.
2. Derecho a ser informado y consultado sobre la situación y estructura del empleo en la empresa, así como a ser informado trimestralmente sobre la evolución probable del mismo, incluyendo la consulta cuando se prevean cambios al respecto.
3. Derecho a ser informado y consultado sobre todas las decisiones de la empresa que pudieran provocar cambios relevantes en cuanto a la organización del trabajo y a los contratos de trabajo en la empresa.
4. Derecho a ser informado y consultado sobre la adopción de eventuales medidas preventivas, especialmente en caso de riesgo para el empleo.
5. Derecho a emitir informe, con carácter previo a la ejecución por parte del empresario de las decisiones adoptadas por éste, sobre las siguientes cuestiones:
6. Las reestructuraciones de plantilla y ceses totales o parciales, definitivos o temporales, de aquélla.
7. Las reducciones de jornada.
8. El traslado total o parcial de las instalaciones.
9. Los procesos de fusión, absorción o modificación del estatus jurídico de la empresa que impliquen cualquier incidencia que pueda afectar al volumen de empleo.
10. Los planes de formación profesional en la empresa.
11. La implantación y revisión de sistemas de organización y control del trabajo, estudios de tiempos, establecimiento de sistemas de primas e incentivos y valoración de puestos de trabajo.

34.8. Garantías de los representantes legales y sindicales:

- 1) Ningún miembro del Comité de Empresa podrá ser despedido o sancionado durante el

ejercicio de sus funciones ni dentro del año siguiente a su cese salvo que éste se produzca por renovación o dimisión, y siempre que el despido o la sanción se basen en la actuación del trabajador/a en ejercicio legal de su representación. Si el despido o cualquier sanción por supuestas faltas graves y muy graves obedecieran a otras causas deberá tramitarse expediente contradictorio, en el que serán oídos, aparte del interesado, el Comité de Empresa, o restantes delegados de personal y el delegado del sindicato al que pertenezca, en el supuesto de que se hallara reconocido como tal en la Empresa.

Poseerán prioridad de permanencia en la Empresa o centro de trabajo respecto a los demás trabajadores/as en los supuestos de suspensión o extinción por causas tecnológicas o económicas.

- 2) No podrán ser discriminados en su promoción económica o profesional por causas o razón del des- empeño de su representación.
- 3) Podrán ejercer la libertad de expresión en el interior de la Empresa en las materias propias de su representación, pudiendo publicar o distribuir sin perturbar el normal desenvolvimiento del proceso productivo aquellas publicaciones de interés laboral o social, comunicando todo ello previamente a la Empresa, ejerciendo tales tareas de acuerdo con la normativa legal vigente al efecto.
- 4) Cada representante del Comité tendrá derecho a 32 horas mensuales retribuidas para gestión sindical, en las que no se computan las dedicadas a reuniones ordinarias con la empresa y las convocadas por la administración laboral o de justicia.

El comité de empresa podrá acumular el crédito del que dispongan sus miembros en cómputo anual, pudiéndose diferir el disfrute de una doceava parte del mismo al primer trimestre del año siguiente.

No cabe hacer cesión de las horas del crédito hora- rio dispuesto a favor de los representantes unitarios (Comité de Empresa) o delegados sindicales a favor de quien no ostente la cualidad de tal en TITSA.

No obstante lo anterior, un miembro de los representantes legales de los trabajadores elegido –en votación secreta- por y entre los representantes legales de los trabajadores y trabajadoras de los centros de trabajo de la empresa excluido el de Santa Cruz-0, quedará liberado durante todo el año, conservando sus derechos económicos y laborales a todos los efectos y siendo retribuido por la Empresa. Igual derecho tendrán, los representantes legales del centro de trabajo Santa Cruz-0 pudiendo elegir a otro representante laboral para quedar liberado en similares condiciones.

Sin rebasar el máximo, podrán ser consumidas las horas retribuidas de que disponen los miembros de comités o delegados de personal, a fin de proveer la asistencia de los mismos a cursos de formación organizados por sus sindicatos, instituciones de formación u otras entidades.

- 5) Posibilidad de reunir al personal fuera de horas laborales, comunicándolo a la Empresa con al menos 24 horas de antelación.
- 6) T.I.T.S.A. procurará facilitar locales apropiados en el centro de trabajo, para la gestión sindical del Comité de Empresa siempre que existan posibilidades materiales de espacio para ello.
- 7) La Empresa colaborará con el Comité de Empresa en la dotación de material de oficina (folios, lápices, bolígrafos, gomas y grapas).

34.9.Circunscripciones electorales:

Las partes acuerdan, que en la realización del proceso electoral y a los efectos de articulación de los centros de trabajo, se constituyen las circunscripciones electorales que se indican a continuación con estricto respeto a las competencias que la legislación aplicable atribuye a las Mesas Electorales.

Circunscripciones electorales. - Las dependencias de la empresa quedan agrupados a efectos electorales en los siguientes centros de trabajo o circunscripciones electorales:

- Circunscripción electoral 1ª: Buenavista del Norte e Icod de los Vinos.
- Circunscripción electoral 2ª: Puerto de La Cruz y La Orotava.
- Circunscripción electoral 3ª: La Laguna.
- Circunscripción electoral 4ª: Santa Cruz de Tenerife Centro-0. Urbano
- Circunscripción electoral 5ª: Santa Cruz de Tenerife Centro-1. Interurbano
- Circunscripción electoral 6ª: Güímar y Granadilla de Abona
- Circunscripción electoral 7ª: Costa Adeje y Guía de Isora.

34.10.Colegios electorales.

El censo de electores y elegibles se distribuirá en dos colegios, uno integrado por los técnicos y administrativos y otro por los trabajadores y trabajadoras especialistas y no cualificados.

A los anteriores efectos los Colegios Electorales se conformarán con el personal que realiza las funciones, tareas o responsabilidades que se indican:

Colegio Electoral de Técnicos y Administrativos:

Técnicos Superiores, Coordinador/a del área de Administración, Técnico, Encargado/a, Gestor/a, Oficial 1ª Administrativo y Oficial 2ª Administrativo.

Colegio Electoral de Especialistas y no Cualificados:

Jefe/a de Equipo de Taller, Jefe/a de Tráfico y Estación 1ª, Jefe/a de Tráfico y Estación de 2ª, Inspector/a, Operador/a de SAE, Instructor/a, Oficial 1ª Taller, Oficial 1ª de Mantenimiento, Oficial de Almacén, Gestor/a de Recaudación, Expendedor/a, Oficial 2ª Taller, Coordinador/a

de las áreas de Movimiento y de Taller, CP, Conductor/a, Encargado/a, Auxiliar de Taller y Auxiliar de control de accesos.

34.11.Comisión Paritaria del Convenio Colectivo.

Como órgano de aplicación, estudio y vigilancia del Convenio, se constituirá una Comisión Paritaria en el plazo máximo de un mes desde la firma del presente convenio colectivo. Dicha Comisión estará compuesta por 12 miembros, 6 en representación social (en proporción a la representatividad sindical en el conjunto de la empresa), y otros 6 en representación de la empresa, de entre las organizaciones firmantes del presente Convenio Colectivo. Los miembros del banco social ostentarán el voto ponderado en atención a la representatividad sindical que le corresponda.

Funciones de la Comisión Paritaria:

1. Interpretación de la totalidad de las cláusulas del Convenio.
2. Vigilancia del cumplimiento de lo pactado.
3. La conciliación en aquellas cuestiones que le sean sometidas de común acuerdo de las partes.
4. Conocer, con carácter previo a la vía jurisdiccional, todos aquellos conflictos colectivos dentro de su ámbito de aplicación.
5. Las materias de formación continua, perfeccionamiento y promoción profesional.
6. Resolver las discrepancias en la aplicación individual del convenio colectivo, que voluntariamente sean planteadas por los trabajadores y trabajadoras.
7. Velar por el cumplimiento de los principios de igualdad de oportunidades y no discriminación, evaluando y haciendo un seguimiento del Plan de Igualdad, así como la solución de conflictos en materia de género.
8. Todas aquellas materias que sean remitidas en el texto del presente Convenio Colectivo, así como participar en las decisiones relativas a las medidas adoptadas.
9. La modificación convenio colectivo durante su vigencia, en cuyo caso, se constituirá como comisión negociadora integrada por los sujetos legitimados de conformidad a lo dispuesto legalmente.
10. Mediación obligatoria previa a la adopción de medidas de conflicto colectivos: La interposición de un conflicto de naturaleza colectiva que tenga por finalidad la interpretación y/o aplicación de preceptos del Convenio Colectivo, se requerirá con carácter previo a cualquier actuación administrativa o judicial, el sometimiento de tal cuestión a la Comisión Paritaria.
11. El escrito remitido a la Comisión Paritaria, deberá reflejar la cuestión que deba ser sometida a su consideración con la argumentación necesaria para su conocimiento.
12. Resolver las discrepancias en los periodos de consultas previstos en el Estatuto de los Trabajadores, en particular los artículos 40, 41, 47, 51 y 82.3, acordando procedimientos de mediación y arbitraje, a cuyo efecto se adhieren al acuerdo canario de solución de conflictos.

Procedimiento y plazos:

Sometida una cuestión a la Comisión Paritaria, ésta deberá pronunciarse en el plazo máximo de 20 días hábiles, quedando expedita la vía judicial, según proceda, de expirar el mencionado plazo sin resolución de la Comisión Paritaria. Se excluye de tal requerimiento de audiencia previa de la Comisión Paritaria, los conflictos de huelga legal.

CAPÍTULO X. CONDICIONES RETRIBUTIVAS.**ARTÍCULO 35.- Retribuciones básicas por grupos profesionales.****35.1. Salario base:**

GRUPOS PROFESIONALES	MES	DIARIO
1): Técnicos Superiores	717,84 €	
2): Mandos Superiores y Personal Especializado	712,14 €	
3): Mandos Intermedios.	706,44 €	23,54 €
4): Personal Cualificado.	701,34 €	23,37 €
5): Auxiliares	695,94 €	23,19 €

35.2. Antigüedad:

El concepto salarial de antigüedad, se percibirá en 16 pagas anuales en función del grupo profesional y el número de años de antigüedad en la empresa, conforme el siguiente cuadro, donde se establecen los importes mensuales:

AÑOS DE VINCULACIÓN	GRUPO 1 importe mes	GRUPO 2 importe mes	GRUPO 3 importe mes	GRUPO 3 importe día	GRUPO 4 importe mes	GRUPO 4 importe día	GRUPO 5 importe mes	GRUPO 5 importe día
2	35,89 €	35,61 €	35,32 €	1,18 €	35,07 €	1,17 €	34,80 €	1,16 €
4	71,78 €	71,21 €	70,64 €	2,35 €	70,13 €	2,34 €	69,59 €	2,32 €
9	143,57 €	142,43 €	141,29 €	4,71 €	140,27 €	4,67 €	139,19 €	4,64 €
14	215,35 €	213,64 €	211,93 €	7,06 €	210,40 €	7,01 €	208,78 €	6,96 €
19	287,14 €	284,86 €	282,58 €	9,42 €	280,54 €	9,35 €	278,38 €	9,28 €
24	358,92 €	356,07 €	353,22 €	11,77 €	350,67 €	11,69 €	347,97 €	11,60 €
29	430,70 €	427,28 €	423,86 €	14,12 €	420,80 €	14,02 €	417,56 €	13,91 €

35.3. Plus de convenio.

	MES
Grupo Profesional 1): Técnicos Superiores	396,28 €
Grupo Profesional 2): Mandos Superiores y Personal Especializado	394,82 €
Grupo Profesional 3): Mandos Intermedios.	393,43 €
Grupo Profesional 4): Personal Cualificado.	392,10 €
Grupo Profesional 5): Auxiliares	390,77 €

Tales cantidades se percibirán mensualmente, o en su caso proporcionalmente por los días trabajados de cada mes.

35.4. Complemento del grupo profesional (anterior complemento del puesto de trabajo)

	MES
Grupo Profesional 1): Técnicos Superiores	169,38 €
Grupo Profesional 2): Mandos Superiores y Personal Especializado	163,37 €
Grupo Profesional 3): Mandos Intermedios.	163,37 €
Grupo Profesional 4): Personal Cualificado.	160,36 €
Grupo Profesional 5): Auxiliares	157,36 €

Queda exceptuado de la tabla anterior la categoría profesional de CP, que por la realización conjunta de las funciones de conducción y percepción, percibirá un complemento de grupo profesional de 227,07 euros en 12 mensualidades.

Tales cantidades se percibirán mensualmente, o en su caso proporcionalmente por los días trabajados de cada mes.

El personal del área de administración verá incrementado el complemento arriba mencionado en 15,41 euros mensuales, y el personal del área de talleres en 14,02 euros mensuales.

ARTÍCULO 36.- Pagas Extraordinarias.

Las cuatro (4) pagas extraordinarias se devengarán por los importes por grupos profesionales que se detallan a continuación, a los que habrá que adicionar el complemento de antigüedad:

Grupo Profesional 1): Técnicos Superiores	1.025,08 €
Grupo Profesional 2): Mandos Superiores y Personal Especializado	1.019,38 €
Grupo Profesional 3): Mandos Intermedios.	1.013,68 €
Grupo Profesional 4): Personal Cualificado.	1.008,34 €
Grupo Profesional 5): Auxiliares	998,14 €

El importe total de cada paga extra, se percibirá complete, o proporcionalmente en función del tiempo trabajado, en los siguientes periodos de devengo:

- La paga de marzo, se devengará del 1 de enero al 31 de diciembre del año anterior.
- La paga de junio, se devengará del 16 de junio al 15 de junio del año siguiente.
- La paga de septiembre, se devengará del 6 de septiembre al 5 de septiembre del año siguiente.
- La paga de diciembre, se devengará del 6 de diciembre al 5 de diciembre del año siguiente

ARTÍCULO 37. Complementos salariales por categoría profesional, puesto de trabajo, personal y por el desempeño de actividades específicas.

37.1. Complemento de categoría profesional (anterior incentivos acuerdo 2002)

Se percibirá, en cada una de las doce mensualidades ordinarias, para las siguientes categorías profesionales, por el siguiente importe:

ÁREA DE ADMINISTRACIÓN	
Técnico superior	480,81 €
Técnico	377,75 €
Gestor	193,85 €
Oficial de 1ª Administrativo	144,24 €
ÁREA DE TALLERES	
Coordinador Taller	650 €
Jefe de Equipo de Taller	177,65 €
Encargado	240,40 €
ÁREA MOVIMIENTO	
Coordinador Movimiento	727,70 €
Jefe de Tráfico y Estación de 1ª	475 €
Operador SAE	475 €
Jefe de Tráfico y Estación de 2ª	273,03 €
Encargado	240,40 €
Gestor	193,85 €
Instructor	193,85 €
Inspector	90 €

37.2. Complemento del Puesto de Trabajo

Los Técnicos Superiores a los que la Dirección Gerencia les encomienden la asunción de

funciones de Jefatura de Servicio o Jefatura de Sección/Asesor, percibirán un complemento del puesto de trabajo, el cual está condicionado temporalmente a la realización de dichas funciones. El complemento dejará de abonarse cuando finalice la encomienda de las indicadas funciones.

Los importes mensuales por categoría profesional y función encomendada, son los siguientes:

	Jefatura de Servicio	Jefatura de Sección/Asesor
TECNICO SUPERIOR	1.031,81 €	481,81

37.3.Complemento Específico (CP).

Retribuye la dificultad técnica, dedicación y responsabilidad de ciertos puestos de trabajo respecto a otros desempeñados por personal de la misma categoría profesional, siendo el importe máximo del mismo de 1000 euros mensuales.

Los sujetos legitimados para la negociación aprobarán cada año, una relación de puestos de trabajo con los complementos salariales por tal concepto. La comisión paritaria realizará -con el apoyo técnico correspondiente, el análisis de los puestos de trabajo mediante la valoración de los tres factores antes descritos (dificultad técnica, dedicación y responsabilidad), asignando una puntuación objetiva de las mismas.

Cuando se obtenga la compatibilidad conforme a lo dispuesto en la Ley orgánica 53/84, de 26 de diciembre, de Incompatibilidades del personal al servicio de las Administraciones Públicas, el importe del complemento del Puesto de Trabajo se minorará en un 50%.

37.4.Complemento Personal.

El personal que a la fecha de entrada en vigor del presente convenio colectivo, perciba en su conjunto y cómputo anual una retribución superior a la establecida por todos los conceptos en el presente convenio colectivo para su categoría profesional con exclusión, en su caso, del complemento por puesto de trabajo, tendrá derecho al abono de un complemento personal por el importe de la diferencia. Cuando se perciba un complemento de puesto de trabajo (CPT) conforme lo indicado en el número anterior, su importe se absorberá del complemento personal (CP) reconocido.

Antes del 1 de julio de 2019, la empresa notificará individualmente a cada afectado el importe del complemento personal que se abonará en doce mensualidades.

37.5. Complemento por trabajo nocturno .

- a) Plus de servicio nocturno: Los CP que presten servicios conforme a lo indicado en el

artículo 17.1 G), percibirán un plus de 170,53 euros mensuales, incluido el mes de vacaciones.

- b) Nocturnidad: Todo el personal que trabaje entre las 22,00 horas y las 06,00 de la mañana con un mínimo de 3 horas, percibirá por día efectivo de trabajo nocturno la cantidad de 7,47 euros.

El personal que tenga asignado de forma fija servicios que contengan al menos 3 horas entre las 22 y las 6 horas, percibirán el presente plus en el mes de vacaciones a razón de 21 trabajos nocturnos.

La percepción del presente complemento es incompatible con la percepción de los pluses establecidos en los apartados a) y c).

- c) Nocturnidad especial del personal de Taller: El personal de las categorías de oficial de Taller de 1ª, 2ª y 3ª asignado al turno de noche de taller, percibirá un plus de nocturnidad de 10,48 euros/día efectivo de trabajo, mientras permanezcan en dicho turno.

- d) Servicio nocturno del 31 de diciembre: Todo el personal que realice el servicio en turno de noche el día 31 de diciembre, realizando al menos 3 horas entre las 22 y las 06 horas, percibirán la cantidad de 120 euros.

37.6.Plus de turnicidad.

El personal con la categoría de Jefe de Equipo de Taller que realice su trabajo en régimen de turnos semanales alternos de mañana y de tarde, percibirá la cantidad de 214,10 euros mensuales en doce mensualidades.

37.7. Prima de desempeño.

- a) Todo el personal administrativo percibirá en concepto de Prima de Desempeño 55,29 euros/mes, incluido el mes de vacaciones, a excepción de las categorías profesionales de Oficial 1ª administrativo y Auxiliar Administrativo percibirá por este mismo concepto el importe de 90,29 euros mensuales.
- b) Los oficiales 1ª de taller percibirán un importe mensual de 41 euros y los oficiales 2ª de taller un importe de 20 euros mensuales, incluido el mes de vacaciones, por la realización de la jornada irregular establecida en el art. 17.4.4.
- c) El personal instructor percibirá una prima de desempeño de 79,18 euros mensuales, incluido el mes de vacaciones, por la realización de la jornada irregular establecida en el art. 17.6.

37.8. Complemento de actualización retributiva.

El personal con las categorías profesionales de los grupos 1 y 2, así como las categorías profesionales de Encargado y Gestor (grupo 3) percibirá en este complemento las subidas salariales directamente proporcionales a sus retribuciones que, en su caso, se pacten durante la vigencia del presente convenio de conformidad con lo dispuesto en el artículo 2.

37.9. Plus compensatorio

El personal de Inspección recibirá un plus compensatorio de carácter mensual, incluido el mes de vacaciones, de 86,33 euros.

El personal de Gestión de Recaudación, Oficiales de 1ª de mantenimiento, Expendedor/a, Auxiliar de Control de Accesos y Conductor/a, recibirán un Plus compensatorio de carácter mensual, incluido el mes de vacaciones de 18,03 euros.

ARTÍCULO 38. Complementos salariales por calidad y cantidad de trabajo.

38.1.Plus de viajero:

Los CP percibirán por este concepto un incentivo de 0.01 € por pasajero transportado, siendo computables a tal efecto, los pasajeros que abonen efectivamente el importe del viaje incluido el transbordo, tanto en metálico como a través de cualquier otro título de transporte existente durante la vigencia del presente convenio colectivo.

El abono del Plus de Viajero se realizará mensualmente tomando como datos de pasajeros los correspondientes a los dos meses anteriores al pago.

38.2.Plus de productividad:

A) Todo el personal percibirá un Plus de Productividad que se abonará en las pagas extras con el siguiente devengo trimestral:

- Diciembre, Enero y Febrero: se abonará en la PE de Marzo
- Marzo, Abril y Mayo: se abonará en la PE de Junio
- Junio, Julio, Agosto: se abonará en la PE de Septiembre
- Septiembre, Octubre y Noviembre: se abonará en la PE de Diciembre

B) La cuantía total del plus será el importe equivalente al 0,5% de la masa salarial del año anterior incrementada trimestralmente, en su caso, con el importe resultante de la diferencia de la siguiente operación:

- Se calculará el importe integro de la paga extra anterior, según los periodos definidos en el apartado A), que hubiera correspondido percibir a todo el personal sin deducciones por absentismo de IT por contingencias comunes. (100% de la paga extraordinaria anterior).
- De dicho importe se deducirá:
 - 1) El importe realmente abonado de paga extra.
 - 2) El importe abonado en concepto de ayuda conforme el artículo 28.4
 - 3) El importe abonado en concepto de FT durante igual periodo trimestral.

C) La cantidad resultante se repartirá en su globalidad entre el personal que cumpla los siguientes requisitos, considerando absentismo las ausencias injustificadas, las bajas por IT así como las licencias no retribuidas y suspensiones de empleo y sueldo:

- Hasta 4 días de absentismo en el periodo de devengo: 100% del plus de productividad
- De 5 a 10 días de absentismo en el periodo de devengo: 50% del plus de productividad
- Más de 10 días de absentismo: no genera derecho al percibo del Plus.

38.3.Fiestas no recuperables (FNR).

El personal de movimiento por su garantía colectiva de prestación de servicios en los días de fiesta, devengará una compensación en+- concepto de fiesta no recuperable de 41,10 euros mensuales en las doce mensualidades.

El importe de dicha compensación se percibirá cualquiera que sea la clasificación profesional y la antigüedad que ostente el trabajador/a con derecho a este devengo en la referida cuantía de 41,10 euros mensuales.

El personal del área de talleres, el área de administración y los coordinadores GPR, percibirán 41,10 euros por las fiestas no recuperables que coincidan en sábados.

38.4.Descansos no disfrutados (DND).

Los CP que trabajen descansos percibirán la compensación de 79,97 euros por cada uno.

38.5.Festivos Trabajados. (FT)

Los CP que trabajen descansos compensatorios por festivos, percibirá la compensación de 110 euros por cada uno.

38.6.Día Verde (DV)

Los CP que trabajen los días de descanso que recaigan en sábados y domingos, conforme a lo dispuesto en el artículo 17.1.D), percibirán una compensación de 110 euros, quedando con ello compensado el descanso.

38.7.Guardía de Taller

El personal del área de taller que trabaje descansos en sábados, domingos y festivos, que excedan de lo establecido en el artículo 17.4.4, percibirán una compensación de 110 euros, quedando con ello compensado el descanso. El presente concepto salarial se abonará en el mes de disfrute de vacaciones.

38.8.Plus de Toma y Deje

Se abonará el Plus de Servicio a los CP de acuerdo con lo señalado en el art. 17 del presente Convenio Colectivo, incluyendo el mes de vacaciones en que se pagará a razón de 21 días, teniendo un valor unitario de 4,90 euros por día de trabajo efectivo.

Los CP que presten servicios a jornada partida, percibirán dicho Plus por valor unitario de 9,80 euros por día de trabajo efectivo.

Los jefes de tráfico y estación de 1ª que presten servicios a jornada partida, percibirán un importe de 4,90 euros por día de trabajo efectivo.

38.9.Horas extraordinarias (HE)

La hora extraordinaria se abonará al precio de la hora ordinaria de cada persona trabajadora, de conformidad con su antigüedad y categoría profesional.

38.10.Día CAP/ Reconocimiento médico (DC)

Los CP que trabajen un Día CAP o para Reconocimiento médico (DC), así como aquellos descansos coincidentes con la realización del curso CAP, serán compensados a un importe de 110 euros, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 10.2.

38.11.Plus de movimiento de guagua

Todo el personal expendedor o encargado al que la empresa le requiera para realizar actividades del movimiento de guagua dentro de la estación como complemento a las propias, percibirá la cuantía mensual de 115 euros.

38.12.Fijos a turno Partido.

	CP y Jefe/a de Tráfico y Estación de 2ª	Jefe/a de Tráfico y Estación de 1ª
MES	84,13 €	84,77 €
DIA	2,80 €	2,83 €

38.13.Servicios especiales.

En las fiestas especiales de Carnaval, Candelaria, Cristo de La Laguna y Romerías populares y en aquellos eventos que se establezcan, cada hora que exceda del servicio programado, así como las horas trabajadas en días de descanso programado, se abonarán el mes siguiente al precio de 21,62 euros/ hora.

38.14.Exceso de servicio diario.

El exceso realizado sobre el horario diario programado será retribuido por el importe equivalente al valor de hora ordinaria.

38.15. Descansos en jornada continuada.

A fin de compensar el descanso intermedio en jornada continuada a todo el personal que la realice, se establece una compensación económica de 0,87 euros/unidad, sea cual fuere la clasificación profesional y la antigüedad que ostente el trabajador/a, por día efectivo en jornada continuada.

Queda exceptuado de esta percepción el personal de los Grupos Profesionales 1 y 2, así como el personal administrativo.

ARTÍCULO 39. Complementos salariales compensatorios.**39.1.Quebranto de moneda**

Los CP percibirán mensualmente, a excepción del mes de vacaciones, la cantidad de 6,01 euros en concepto de quebranto de moneda.

Los Jefes de Tráfico y Estación en Estaciones de 2ª tendrán derecho a la percepción del quebranto de moneda por un importe mensual de:

- 13,53 euros por realizar funciones únicamente de recaudación

- 27,05 euros por realizar funciones de recaudación y recarga de tarjetas.

Los Oficiales de Recaudación percibirán mensualmente, a excepción del mes de vacaciones, la cantidad de 180 euros en concepto de quebranto de moneda.

39.2 .Bolsa de Vacaciones

La bolsa de vacaciones se abonará, por un importe de 1.197,19 euros, en la nómina del mes anterior al disfrute de las vacaciones.

La percepción de la bolsa de vacaciones se efectuará proporcionalmente al derecho de las personas trabajadoras al disfrute de las mismas durante el año natural.

El personal en situación de I.T., cobrará el importe de la bolsa de vacaciones en la nómina correspondiente al mes anterior que tenía asignada sus vacaciones conforme lo indicado en el artículo 17.

39.3.Cambio forzoso de Zona

El personal que fuera trasladado de zona de forma temporal y forzosa, así como quienes realicen un viaje de servicio, tendrá derecho a una compensación de 6,01 euros por día efectivo de trabajo. La indemnización será a tanto alzado de 2.500 euros, cuando el cambio sea definitivo, para cualquier categoría profesional.

Quedan excluido de dichos abonos, el personal que voluntariamente preste su consentimiento al cambio de área.

39.4. Plus de distancia (PD)

Todo el personal percibirá por tal concepto la cantidad de 129,89 euros mensuales (incluido el mes de vacaciones).

39.5 .Derechos consolidados por el personal urbano de Santa Cruz en la unificación del convenio (Mochila)

De conformidad con la Disposición Específica 1ª del personal adscrito al servicio urbano de Santa Cruz, se reconoce exclusivamente al personal afecto por el acuerdo colectivo de 28/12/2012 y que esté en activo el 31/12/2018, el importe que por tal concepto fue abonado en la nómina anterior a la entrada en vigencia del presente convenio colectivo.

39.6. Desgaste de Vestuario (Suplido D. V).

Todo el personal percibirá por tal concepto la cantidad de 16,80 euros mensuales (incluido el mes de vacaciones).

El personal administrativo percibirá una compensación anual de 97,56 euros por desgaste de vestuario.

DISPOSICIONES ESPECÍFICAS DEL PERSONAL DEL SERVICIO URBANO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE

Disposición Específica primera. Sobre condiciones retributivas del personal del servicio urbano de Santa Cruz.

El personal que resultó afectado por la unificación de los convenios colectivos interurbano y urbano de Santa Cruz que a la fecha de la firma del presente convenio, percibiera el complemento salarial “ad personam” denominado “compensación urbano convenio único”, continuará percibiendo el citado complemento.

Disposición Específica segunda. Sobre subrogación del personal del servicio urbano de Santa Cruz de Tenerife.

Los trabajadores y trabajadoras que prestaban servicios adscritos a las líneas urbanas del municipio de Santa Cruz de Tenerife el 8 de mayo de 2012 y con independencia del lugar en el que lo hagan en el momento de cambio de prestador del servicio urbano de Santa Cruz, así como el personal de Administración, de Servicios de Apoyo, de Movimiento y de Taller, Mantenimiento y Seguridad, con el código de identificación empiece por 2 y el 17% de todos los grupos profesionales, excepto los de movimiento, serán subrogados al nuevo concesionario del citado servicio urbano cuando el Ayuntamiento de Santa Cruz o la autoridad competente en la materia acuerde adjudicar el servicio a otra compañía.

Si los trabajadores/as indicados en el párrafo anterior, hubieran causado baja en la empresa en el momento de cambio de prestador del servicio, será subrogado el personal de movimiento, que preste servicio en ese momento en las líneas objeto de cesión, y el 17% del personal del resto de los grupos profesionales.

La discrepancia interpretativa y la cobertura de vacíos serán resueltas por la Comisión Paritaria del presente convenio colectivo.

En el caso de subrogación, el personal conservará la totalidad de los derechos reconocidos en el presente convenio colectivo.

Disposición Específica tercera. Sobre centro de trabajo del servicio urbano de Santa Cruz de Tenerife.

La empresa se obliga, en tanto sea concesionaria del servicio de transporte colectivo de pasajeros en el municipio de Santa Cruz de Tenerife, a mantener un centro de trabajo específico en el que integrará exclusivamente al personal que presta en la actualidad y lo haga en el futuro los servicios correspondientes a las líneas urbanas del municipio de Santa Cruz de Tenerife.

Entre los efectos de la anterior obligación empresarial, la empresa acepta y reconoce el derecho de elección de representantes legales y sindicales de los trabajadores en el citado centro de trabajo de Santa Cruz de Tenerife (que se denominará centro de trabajo Santa Cruz 0) a cuyo efecto mantendrá actualizada la relación de trabajadores y trabajadoras adscritos al citado centro de trabajo.

Disposición Específica cuarta. Sobre el modo de distribución del trabajo.

Se aplicará al personal que presta servicio en las líneas urbanas de Santa Cruz de Tenerife, y en tanto presta servicios en las indicadas líneas, las siguientes particularidades:

- Agrupación de líneas para la asignación de servicios:

A) JORNADA CONTINUADA

1. Zona Centro:

Grupo 01: Líneas 901, 905, 906, 908, 910 y 911.

Grupo 02: Líneas 902, 903, 904, 909, 912, 914, 919, 920, 921 y 923.

Grupo 10 (nocturno): Líneas 971 y 972.

2. Zona Suroeste y Anaga:

Grupo 20: Líneas 939, 940, 941 y 945.

Grupo 22: Líneas 946 y 947.

Grupo 24: Líneas 933, 934, 935, 936, 937 y 944.

Grupo 27 (nocturno): Líneas 934 y 936.

B) JORNADA PARTIDA

1. Zona Centro, Suroeste y Anaga:

Grupo 04: Líneas 902 y 917.

Grupo 06: Línea 916.

Grupo 23: Línea 908.

Grupo 25: Líneas 934 y 936.

Grupo 26: Líneas 946 y 947

Zona centro (901, 902, 903, 904, 905, 906, 908, 909, 910, 911, 912, 914, 916, 917, 919, 920, 921, 923, 971 y 972)

Zona Suroeste y Anaga (933, 934, 935, 936, 937, 939, 940, 941, 944, 945, 946 y 947)

Cualquier modificación al respecto de los mencionados grupos se hará en el seno de la Comisión de Servicios.

Los relevos de vacaciones y descansos se asignarán, primero por grupos y después completando entre ambas vacantes.

* Nombramiento a las distintas agrupaciones de líneas:

La empresa dará pública información de las diferentes vacantes que sean objeto de nuevos nombramientos, durante un plazo de 15 días, durante el cual los interesados deberán solicitar por escrito sus preferencias.

En el nombramiento la empresa tendrá en cuenta los siguientes criterios:

1º) La antigüedad en la empresa.

2º) El código.

La asignación de vacantes de titulares en los distintos grupos de rotación de líneas de jornada continuada, tendrá tal carácter que, el trabajador/a asignado, no podrá optar a nuevas vacantes durante cinco años a partir del último nombramiento. Asimismo, los CP que realicen turnos partidos, tampoco podrán optar a nuevas vacantes durante cinco años a partir del último nombramiento.

DISPOSICIONES ADICIONALES:

Disposición adicional primera. - Parejas de hecho.

Las parejas de hecho debidamente inscritas, gozarán de todos los beneficios a los que tiene derecho el matrimonio en este Convenio.

El personal que desee que sus parejas de hecho disfruten de los derechos establecidos para las mismas en el presente convenio colectivo deberá solicitar la inscripción en el registro constituido en la empresa, para lo cual los trabajadores/as interesados/as aportarán declaración jurada sobre tal extremo, así como certificado de convivencia del ayuntamiento de su domicilio y fotocopia del D.N.I. de su pareja. A todos los efectos, la fecha de la declaración jurada ante la empresa para la inscripción en el registro propio se considerará como fecha de constitución de la pareja de

hecho. El matrimonio, la constitución de pareja de hecho y la inscripción en el registro de la empresa entre las mismas personas se considerará el mismo hecho causante.

No se podrá inscribir como pareja de hecho a los efectos de este convenio a otra persona hasta transcurrido un año desde la inscripción anterior.

Disposición adicional segunda. - Plan de igualdad.

En cumplimiento de lo establecido en el art. 45 de la L.O. 3/2007 de 22 de marzo, se une al presente convenio colectivo como parte del mismo el Plan de Igualdad como Anexo II.

Disposición adicional tercera. -Acuerdo sobre absentismo laboral.

La representación legal de los trabajadores y la Dirección de la Empresa, se comprometen a realizar los esfuerzos que fueran precisos al objeto de reducir los índices de absentismo y siniestralidad.

Disposición adicional cuarta. - Premio por jubilación.

El trabajador/a de 60 años o más que cese en su trabajo por cualquier causa, excepto por causa derivada por despido disciplinario, jubilación parcial, expediente de regulación de empleo, por muerte o incapacidad del trabajador/a, percibirá como premio de vinculación la cuantía de 420,71 euros por cada mes que falte hasta el cumplimiento de los 65 años.

Disposición adicional quinta. - Responsabilidad funcional.

En aquellos casos en que coincidan dos o más trabajadores/as de la misma clasificación profesional en la ejecución de determinadas tareas, y no estuviese presente su superior jerárquico, asumirá el mando del equipo, salvo delegación expresa en otra persona, el trabajador/a más antiguo.

Disposición adicional sexta. - Contratación temporal.

La contratación temporal de personal en TITSA se realizará mediante convocatoria pública, una vez realizada la promoción interna conforme a lo dispuesto en el presente convenio y de conformidad con las normas que afectan al sistema de contratación del sector público.

1. Contratos para obra o servicio o contratos eventuales por circunstancias de la producción:

Serán concertados previa justificación y acuerdo en la Comisión Paritaria.

2. Contratos de interinidad:

Se celebrarán a los efectos de sustituir a personal con derecho a reserva del puesto de

trabajo. La contratación del personal se realizará por el orden del resultado del proceso selectivo de la correspondiente convocatoria pública de empleo, con preferencia de la convocatoria de mayor antigüedad, conforme lo dispuesto en el punto 7 de la presente disposición.

3. Contratos de interinidad para la cobertura temporal de vacantes:

Proceso de definición de vacantes: Anualmente la Dirección de la Empresa, previa consulta con la Comisión Paritaria, establecerá un catálogo de puestos de trabajo, determinando las vacantes existentes, así como su previsión de cobertura, conforme a las normas vigentes sobre contratación laboral en el sector público.

La empresa procederá a la aprobación inicial del catálogo de puestos de trabajo (plantilla mínima) que se revisará y actualizará, al menos, durante el primer trimestre de cada año.

La cobertura de las vacantes existentes en la plantilla mínima, se realizará mediante contrato de interinidad para la cobertura de vacantes de acuerdo a lo dispuesto en el párrafo tercero del artículo 4.2. letra b) del Real Decreto 2720/1998, por duración indeterminada hasta la cobertura del puesto por personal fijo o, en su caso, por supresión de la vacante en los términos previstos legalmente.

4. Contratos formativos:

En aras de contribuir a la formación de estudiantes y trabajadores de forma compatible con la creación de empleo, se pacta la concertación de un máximo de doce (12) contratos formativos (art. 11 ET) que se regirá por la legislación vigente y por los siguientes acuerdos:

- a) El personal con contrato formativo percibirá como retribución el 75% del total de los emolumentos del convenio colectivo.
- b) No se realizarán contratos formativos para el área de movimiento.
- c) Los 12 contratos formativos se realizarán:
 - a. En un número máximo de 4 simultáneamente, en el área de taller en puestos de trabajo de oficiales de taller y almacén.
 - b. En un máximo de 8, para las actividades propias del área de administración y servicios generales de la empresa.

En cualquier caso, estos contratos no generarán derecho a quedarse fijos de plantilla, teniendo que presentarse a las pruebas públicas convocadas a tal efecto.

5. Contrato a tiempo parcial:

Se acuerda que esta modalidad contractual se realizará en la empresa, exclusivamente, para cubrir necesidades temporales mediante contrato de obra o servicio determinados previo acuerdo de la Comisión Paritaria.

El número de horas de trabajo no podrá ser inferior a 25 horas semanales y, el porcentaje de horas complementarias será determinado en el acuerdo de la Comisión Paritaria en atención a las características de la obra o servicio.

6. Plan de consolidación del empleo temporal:

Para la sustitución del empleo temporal o indefinido no fijo, en su caso, por empleo fijo y favorecer, en consecuencia, la estabilidad en el empleo, se procederá a iniciar un proceso de consolidación del empleo temporal e indefinido provenientes de las bolsas de empleo constituidas en 2014, 2015 y 2016.

La incorporación como personal fijo se realizará por el orden del resultado del proceso de consolidación y, en caso de igual puntuación, conforme a las reglas establecidas en la convocatoria que será objeto de acuerdo en el seno de la Comisión Paritaria y en atención a las vacantes existentes en la plantilla para lo que se acuerda cubrir el máximo de plazas que permita, si existiera, la tasa de reposición de efectivos establecido legalmente. Así mismo, el citado personal, tendrá preferencia para el acceso al empleo fijo sobre el personal seleccionado para la bolsa de empleo de CP de 2017.

La convocatoria para la provisión de consolidación del empleo garantizará los principios de igualdad, mérito, capacidad y publicidad. El concurso podrá valorar en los términos acordados en la Comisión Paritaria, entre otros méritos y con respecto a la legalidad, los servicios prestados y la experiencia en los puestos de trabajo objeto de la convocatoria.

El personal seleccionado para la función de CP en la convocatoria de 2017, cuya convocatoria tuvo como finalidad la contratación temporal y fija, aunque no deba participar en el proceso de consolidación, se adicionará a efectos de llamamiento para el acceso al empleo fijo, a continuación de la última persona que haya accedido en el proceso de consolidación previsto en este apartado, manteniendo su vigencia hasta su acceso a la condición de fijeza.

7. Sistema de llamamiento:

Se establece un sistema de llamamiento para la contratación temporal del personal que haya concurrido y superado procesos selectivos con publicidad, conforme se indica a continuación:

- Se realizará el llamamiento conforme al orden establecido en la bolsa de empleo, ofreciéndose los contratos de trabajo conforme al siguiente orden:
 - 1) Contratos de interinidad para la cobertura temporal de vacantes.
 - 2) Contratos de relevo de jubilación
 - 3) Contratos de interinidad por sustitución.
 - 4) Contratos de obra o servicio o eventuales por circunstancias de producción.
 - 5) Contratos en prácticas, siempre que el personal que le corresponda por el orden

de la bolsa, reúna las características personales exigidas.

6) Contratos a tiempo parcial.

- El rechazo del llamamiento por segunda vez sin causa justificada, dará lugar a la baja de la lista, excepto en los contratos para obra o servicio determinados y eventuales por circunstancias de la producción, a tiempo parcial y en prácticas, que no supondrá la baja de la bolsa de empleo, sino el desplazamiento al último puesto de la misma.
- Con carácter transitorio, el personal integrante de las bolsas de empleo de 2014, 2015, 2016 y 2017 serán contratados previa la integración del citado personal -en atención a la función profesional- en una única bolsa de empleo por el orden del resultado de la puntuación final obtenida en las pruebas realizadas en cada convocatoria y, entre estas, de la más antigua a la más reciente. La bolsa unificada se mantendrá en vigor hasta el acceso, si procede legalmente, a la condición de personal fijo.

La Comisión Paritaria del convenio asumirá la competencia para la interpretación y aplicación de lo establecido en esta Disposición.

Disposición adicional séptima. - Derechos personales del personal de atención al público en la Estación de Costa Adeje.

El personal de atención al público de la Estación de Costa Adeje que la fecha de entrada en vigor del presente convenio percibía por quebranto de moneda un importe mensual de 27,05 euros, conservará a título personal tal derecho que percibirá en proporción a su jornada de trabajo.

Disposición adicional octava. Conductoras-perceptoras en estado de gestación.

Sin perjuicio del derecho a la baja por IT como riesgo para el embarazo, las partes acuerdan que las conductoras perceptoras en estado de gestación accederán a un puesto de trabajo alternativo mientras dure tal situación, a partir del momento en que por prescripción médica sea recomendado o por disposición legal así esté establecido.

Disposición adicional novena. – Acoso en el trabajo.

Se entenderá que existe acoso moral cuando se ejerce una violencia psicológica, extrema o no, de forma sistemática y prolongada en el tiempo, sobre otra persona en el lugar de trabajo con el fin de destruirla psicológica y socialmente y provocar así su renuencia o inducirla a la dimisión.

Se trata en definitiva de conductas agresivas y abusivas, especialmente palabras, actos y gestos que pueden atentar contra la personalidad, dignidad o la integridad física o psíquica de

una persona, o que puedan hacer peligrar su puesto de trabajo o degradar el clima laboral.

Las conductas de hostigamiento son sutiles y variadas, si bien, tomadas de forma aislada podría dar la sensación de ser irrelevantes, formar parte de una estrategia o patrón de comportamiento que persigue destruir la autoestima de la víctima, lentamente, hasta dejarla en una situación de indefensión.

A- Se adhiere al presente convenio la Ley Orgánica de Medidas de Protección Integral contra la Violencia de Género, en todo lo que respecta al ámbito laboral.

Formas de expresión:

A pesar de que estas conductas tienen formas de expresión muy variadas, presentamos a continuación algunas de las más habituales:

1. Ataque a la víctima a través de organizacionales.
 - a. Designar los trabajos peores o más degradantes.
 - b. Designar trabajos innecesarios, monótonos o repetitivos.
 - c. Designar tareas por debajo de sus cualificaciones o habituales.
 - d. No asignar ningún trabajo.
 - e. Exceso de trabajo (presión injustificada o establecer plazos imposibles de cumplir).
 - f. Tácticas de desestabilización: cambios de puesto injustificados sin previo aviso, intentos persistentes de desmoralizar o retirar ámbitos de responsabilidad sin justificación.
2. Aislamiento social.
 - a. Restringir las posibilidades de comunicación por parte del superior o de los compañeros.
 - b. Traslado a un puesto de trabajo aislado.
 - c. Ignorar a la persona o no dirigirle la palabra.
3. Ataque a la vida privada de la persona.
 - a. Críticas constantes a la vida privada.
 - b. Terror a través de llamadas telefónicas.
 - c. Atribución de fallos psicológicos y de falsas enfermedades.
 - d. Burlarse de algún defecto personal.
 - e. Imitar los gestos o voz de la víctima.
 - f. Ataques a actitudes y creencias religiosas.
4. Violencia física.
 - a. Acoso o violencia sexual.
 - b. Amenazas de violencia física.
 - c. Maltrato físico.
5. Agresiones verbales.
 - a. Gritar o insultar.
 - b. Críticas permanentes al trabajo de las personas.
 - c. Amenazas verbales.
6. Difusión de rumores falsos o difamación de la víctima.

Disposición adicional décima. - Mejoras sociales.

Con independencia de la vigencia del presente convenio, las partes establecen que quedarán automáticamente incorporadas a su texto, todos aquellos derechos y condiciones mas beneficiosos para los trabajadores que por disposición legal pudieran producirse durante la vigencia del mismo.

Con igual finalidad, las partes convienen encomendar - por delegación de su capacidad negociadora- a la Comisión Paritaria para que analice y, en su caso, adopte los acuerdos que considere necesarios para la reordenación de las licencias con sueldo previstas en el artículo 12, en relación a los grados de consanguinidad y afinidad de parentesco. El acuerdo de empresa que , en su caso, se adopte modificará lo previsto en el presente convenio colectivo.

Disposición adicional décimoprimera. - Fondo de ayuda social.

El Fondo de Ayuda Social regulado en el artículo 28.2 del presente convenio colectivo está referido y, en consecuencia, solo podrá ser beneficiario del mismo el personal del servicio interurbano.

El personal que perciba el complemento personal indicado en la Disposición Específica Primera no podrá ser beneficiario del indicado Fondo y, en consecuencia, no podrá ser beneficiario del mismo salvo que aporte una contribución económica proporcionalmente equivalente a la que realizada por el personal del servicio interurbano.

Disposición adicional décimosegunda. – Bolsa de festivos ERTE 2012-2016

Durante la vigencia del convenio colectivo, si tras la liquidación del contrato programa - considerando únicamente las subvenciones al déficit y no las subvenciones a políticas de transporte- se registrase un saldo a favor del ECIT, la empresa destinará el mismo para la minoración de la bolsa de licencias retribuidas regulada en el art. 40-C del convenio derogado, como consecuencia del ERTE 60/2012, mediante su abono como FND. El número de FT a abonar resultará del cociente entre el importe de beneficios y el total de personas beneficiarias de la referida bolsa. Los importes resultantes, al tener la consideración de gasto extraordinario no consolidable, no se incluirán en la masa salarial de dicho año.

La empresa, previo acuerdo adoptado por la comisión paritaria, abrirá cada año un periodo de 30 días, distribuido por 15 días en dos meses consecutivos, durante el que el personal afectado pueda comunicar a la misma su voluntad de renunciar durante ese año al abono de los días festivos de ERTE que le pudieran corresponder conforme a lo indicado en el párrafo anterior manteniendo, por consiguiente, el derecho al disfrute del descanso de los indicados días conforme a la regulación anterior a la entrada en vigor del presente convenio. Una vez determinado el número de trabajadores y trabajadoras beneficiarios (excluido el personal que optó por mantener su derecho conforme al régimen jurídico anterior), se procederá al abono de días completos hasta agotar el importe disponible.

Como consecuencia de lo indicado en la Disposición Transitoria Quinta, el saldo previsto en el párrafo primero se podrá aplicar también en 2019, hasta un máximo del 50% de su importe, al abono del complemento de IT en las pagas extras devengadas en 2018 de conformidad a lo dispuesto en el artículo 26-B del convenio colectivo que se deroga que se mantendrá en vigor hasta el abono de la paga íntegra de junio de 2019.

Disposición adicional décimotercera. - Aparcamientos en Cuevas Blancas.

Del total de plazas existentes, se deducen para el reparto las correspondientes al Comité de Dirección y las que ocupen los vehículos de empresa.

El resto de plazas a disposición de la compañía se repartirá entre la plantilla de TITSA que trabaja en el Taller Central y oficinas de Cuevas Blancas. Los criterios de reparto se realizarán por Acuerdo de la Comisión Paritaria.

Disposición adicional décimocuarta. Protección en supuestos de IT

Si durante la vigencia del presente convenio colectivo se ampliara a las empresas del sector público dependiente del Cabildo Insular de Tenerife, la protección económica del personal en situación de IT por contingencias comunes o profesionales para supuestos distintos de los previstos en el artículo 23 del presente convenio, la mejora o ampliación se aplicará en favor del personal de TITSA. Con la finalidad indicada, la comisión paritaria del convenio analizará los supuestos de ampliación y adoptará los acuerdos pertinentes para determinar el alcance y aplicación en TITSA.

Disposición adicional décimoquinta. Regulación de la jornada irregular y cumplimiento de las disposiciones legales de derecho necesario absoluto.

Las partes convienen limitar la ordenación de la jornada irregular prevista en el ordenamiento jurídico general a la regulación establecida en el presente convenio, por lo que se obligan a no aplicar disposiciones distintas a las convencionales.

Asimismo, las partes manifiestan que las disposiciones del presente convenio estarán sometidas a las disposiciones legales de derecho necesario absoluto que resulten indisponibles para las partes legitimadas para la negociación colectiva. En caso de concurrir algún conflicto de la indicada naturaleza, las partes adoptarán las medidas transitorias o definitivas de suspensión, interpretación, derogación, nueva regulación o cualquier otra que consideren adecuada para respetar la norma indisponible y mantener el equilibrio de los derechos e intereses mutuos objeto del convenio colectivo.

Las partes manifiestan que el derecho al crédito sindical adicional establecido en el párrafo cuarto del artículo 34.8.4 quedó suspendido en virtud de lo dispuesto en el RDL 20/2012. En

consecuencia, el referido derecho se mantendrá suspendido hasta que la norma permita su restablecimiento.

Disposición adicional décimosexta. Comisión de Igualdad.

Para el seguimiento, valoración, desarrollo y elaboración de propuestas de actualización de las medidas contenidas en el plan de igualdad incorporado en el Anexo II, se constituirá -en el plazo de un mes desde la firma del presente convenio colectivo-, una comisión de igualdad, integrada por las personas designadas por la empresa y una persona representante por cada centro de trabajo constituido en la empresa, elegida por y entre la representación legal de los trabajadores y trabajadoras de los mismos, a las que se adicionará la representación de una persona del área de taller y otra del área de administración elegida por la representación legal del referido personal.

Disposición adicional décimoseptima. Protocolo de Protección de la Integridad y Dignidad de las personas en el ámbito laboral de TITSA.

La Comisión de Prevención evaluará y propondrá las medidas de actualización y ampliación que considere necesarias para la plena protección de la integridad y dignidad de las personas que prestan servicios en TITSA. En tanto se produce la referida evaluación y actualización se aplicará la Instrucción Técnica denominada “Protocolo de Protección de la Integridad”, en su Edición 03 de 7/03/2016.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS:

Disposición transitoria primera. Modificación de la condición mas beneficiosa sobre el deslizamiento de horario a partir de la entrada en vigor del presente convenio.

En ejecución de la sentencia nº 169/2018 de la Sala de lo Social TSJ de Canarias, el deslizamiento de jornada se abonará a precio de hora extra desde el 1 de agosto de 2015 hasta la fecha de la firma del presente convenio colectivo. Dicho concepto, y la condición más beneficiosa que la referida sentencia reconoció sobre el importe del mismo, desaparece con la entrada en vigor del presente convenio colectivo, siendo sustituido por el concepto e importe establecido en el art. 17.1.E (deslizamiento de horario).

Disposición transitoria segunda. Reclassificación profesional y respeto de las condiciones al personal afectado.

Se establece la siguiente tabla de equivalencias entre las categorías profesionales que se reencuadran en otras categorías o tienen cambios en su denominación:

CATEGORÍA 2018	CATEGORÍA CONVENIO 2019-2022
ANALISTA-PROGRAMADOR	TÉCNICO/A
CAPATAZ TALLER	ENCARGADO/A
CONDUCTOR MECANICO DE TALLER	CONDUCTOR/A
FACTOR COBRADOR	OFICIAL 2ª ADMINISTRATIVO
FACTOR ENCARGADO	OFICIAL 2ª ADMINISTRATIVO
INFORMADOR-RECEPCIONISTA	OFICIAL 2ª ADMINISTRATIVO
JEFE DE GRUPO	JEFE/A DE TRÁFICO Y ESTACIÓN DE 1ª
JEFE DE NEGOCIADO	GESTOR/A
JEFE DE SECCION	TÉCNICO SUPERIOR
JEFE DE SERVICIO	TÉCNICO SUPERIOR
JEFE DE TRÁFICO E INSPECTOR	JEFE/A DE TRÁFICO Y ESTACIÓN DE 2ª
JEFE DE TRAFICO Y ESTACION PRINCIPAL	GESTOR/A TÉCNICO
OFICIAL DE RECAUDACIÓN	GESTOR/A DE RECAUDACIÓN
AUXILIAR ADMINISTRATIVO	OFICIAL 2ª ADMINISTRATIVO
OFICIAL 3ª TALLER (con titulación de FP)	OFICIAL 2ª TALLER
OFICIAL 3ª TALLER (sin titulación de FP)	AUXILIAR DE TALLER
RELACIONES PUBLICAS	OFICIAL ADMINISTRATIVO 1ª
TECNICO COMERCIAL	TÉCNICO/A
TÉCNICO DE SISTEMA INFORMÁTICO	TÉCNICO/A
TIT. GRADO MEDIO	TÉCNICO/A SUPERIOR
TIT. SUPERIOR	TÉCNICO/A SUPERIOR
VIGILANTE	AUXILIAR DE CONTROL DE ACCESOS

A continuación se relacionan las categorías profesionales que desaparecen del convenio colectivo, por obsoletas, y que en la actualidad no son ocupadas por ningún trabajador/a:

JEFE PROCESO DE DATOS
 PROGRAMADOR DE ORDENADOR
 OPERADOR DE ORDENADORES
 GRABADOR-VERIFICADOR
 ORDENANZA
 MECANOGRAFO-INFORMADOR
 DELEGADO DE ZONA
 JEFE DE TALLER
 MOZO DE TALLER
 MOZO DE ESTACION
 LIMPIADOR-LAVACOCHEs
 OFICIAL 2º MANTENIMIENTO
 AUXILIAR DE ALMACÉN

Sin perjuicio de lo indicado, y para garantizar las condiciones económicas que percibían con

anterioridad, todos los trabajadores conservarán las mismas indefinidamente y a título personal como condiciones mas beneficiosas.

El cambio de área funcional (de movimiento a administración) de los Oficiales de Recaudación no supondrán una merma de sus condiciones de trabajo, con lo que seguirán percibiendo el quebranto de moneda. El personal que presta servicios en la empresa en el momento de la firma del presente convenio colectivo, seguirá asignado a su actual centro de trabajo, sin que el cambio de área funcional permita a la empresa invocar un cambio de centro de trabajo.

Disposición transitoria tercera. Régimen transitorio de asignación de los turnos partidos.

a) Régimen transitorio Santa Cruz-1 y La Laguna.

Se establece un régimen transitorio que retrotrae al 1 de octubre de 2017, dejando sin efecto todas las modificaciones sustanciales que se hayan realizado desde dicha fecha en ambos centros de trabajo, retornando a la reserva del turno partido los siguientes trabajadores: código 10997, 11353 y 11474 en La Laguna; códigos 10943 y 11188 en Santa Cruz-1, conservado los derechos establecidos en el convenio colectivo para dicho personal, en tanto permanezcan en dicho turno.

b) Asignación de líneas vacantes del turno partido.

El personal de reserva del turno partido tendrán un derecho preferente, frente al resto de personal y por una sólo vez, a optar a las líneas a turno partido vacantes a partir del 5/12/2017.

Dicha asignación se hará por orden de antigüedad en el turno partido, suponiendo la renuncia a este derecho, el pase inmediato al turno continuado.

Si renunciaran todos los reservas con derecho preferente, se procederá a la publicación de la línea conforme a la normas generales del convenio colectivo.

c) Supresión de líneas de turno partido.

La supresión de un servicio de turno partido supondrá el pase a régimen de jornada continuada del trabajador/a con menor antigüedad en el turno partido.

Disposición transitoria cuarta. Cambios en la clasificación profesional y sistema retributivo.

Los cambios derivados de la implementación del nuevo sistema de clasificación profesional y sistema retributivo se implementarán, previo informe de la Comisión Paritaria, como máximo en la nómina de julio de 2019.

Disposición transitoria quinta. Entrada en vigor Capítulo V y artículo 28.4 del Fondo social.

Ante la necesidad de adaptar el actual programa de gestión de servicios (GPR) a la nueva regulación del tiempo de trabajo establecida en el Capítulo V (Tiempo de trabajo, Descansos y Vacaciones), así como la migración al nuevo programa de Gestión de Servicios, las partes acuerdan, que el apartado 1.D) del citado artículo 17 y el 28.4 del presente convenio entrará en vigor el 1 de julio de 2019. En consecuencia, la empresa solo podrá disponer de cuatro (4) días festivos para trabajar (FT) y deberá asignar al menos 3 días festivos para descansar (F) conforme a la regulación establecida en el artículo 17.1D). 1 a) y c), en el periodo comprendido entre el 1 de julio y el 31 de diciembre de 2019. Hasta la indicada fecha, podrá mantener la regulación establecida en el convenio que se deroga.

Disposición transitoria sexta. Derecho preferente del personal de relevo nocturno de los centros de trabajo Santa Cruz 0 y 1 y La Laguna.

El personal que a la fecha de la firma del presente convenio ocupa la plaza de relevo de vacaciones nocturno en los referidos centros de trabajo (poner el código), tendrá un derecho preferente a elegir el grupo 1 o 2 indicado en el artículo 18.B.7), así como para optar a la cobertura de las vacantes que se produzcan en el referido servicio nocturno. Este derecho solo podrá ser ejercido por una sola vez con ocasión de la primera vacante que se produzca.

ANEXO I. CONCILIACIÓN DE LA VIDA LABORAL, PERSONAL Y FAMILIAR

PRIMERO.- SUPUESTOS DE HECHO

Tendrá derecho a la conciliación establecida en el presente Acuerdo, la persona trabajadora de Titsa, que preste –personalmente- atención o cuidados a los miembros de la unidad familiar en primer grado o a personas del mismo grado de parentesco de la pareja de hecho, así como a hermanos que convivan con el causahabiente. Las situaciones de afinidad descritas, serán de aplicación, tanto a las relaciones conyugales como a las parejas de hecho inscritas en el registro oficial de la Comunidad Autónoma Canaria.

Para la acreditación de tal situación, se solicitarán los informes y documentos públicos y administrativos, que, conforme a derecho, prueben lo alegado por el solicitante, y en todo caso, la documentación complementaria de ésta, que solicite la Comisión de Conciliación Familiar.

SEGUNDO.- MEDIDAS DE CONCILIACIÓN

1. Cambio de área.

Se dará prioridad en el listado de voluntarios para el cambio de área, a aquellas personas trabajadoras que soliciten la conciliación. Será sometido a la evaluación de la Comisión de Conciliación Familiar, tanto el cumplimiento de los requisitos generales, como la pertinencia del área solicitada.

2. Adaptación de horario, turno o asignación de turno fijo.

Ante la solicitud de cambio de horario, turno o asignación de turno fijo, de una persona trabajadora encuadrada en el supuesto de hecho del punto primero, la Comisión de Conciliación Familiar evaluará, tanto el cumplimiento de los requisitos generales, como la pertinencia de la adaptación solicitada. Tras la evacuación de informe favorable por la comisión, se procederá a hacer público por la empresa, en un plazo de 15 días, un proceso de adscripción voluntaria, dando prioridad al trabajador/a de mayor antigüedad en la empresa. Finalizado el plazo, y siempre que hubiese voluntarios suficientes, la adaptación se hará efectiva, en el inicio del ciclo de trabajo siguiente.

3. Excedencia

Las personas trabajadoras, encuadradas en el supuesto de hecho del punto primero, tendrán derecho a un periodo de excedencia no superior a 5 años, efectuando su reingreso al final del plazo solicitado con carácter inmediato. Será sometido a la evaluación de la Comisión de

Conciliación Familiar, el cumplimiento de los requisitos del punto primero del presente acuerdo.

TERCERO.- COMISIÓN DE CONCILIACIÓN FAMILIAR.

La comisión estará compuesta por:

1. Un representante de los trabajadores, elegidos por y entre los representantes de los trabajadores del centro de trabajo al que pertenezca el solicitante.
2. Un representante nombrado por la sección sindical a la que pertenece el trabajador/a.
3. Dos miembros elegidos por la empresa.

CUARTO.- PROCEDIMIENTO:

1. Iniciación:

El procedimiento se iniciara con la solicitud del trabajador/a que a tal efecto creará la comisión de conciliación familiar.

La solicitud contendrá la autorización de la persona solicitante, a que la comisión pueda solicitar los documentos referidos en el presente acuerdo, cuando sean pertinentes para la comprobación de los supuestos de hecho.

2. Desarrollo e informe:

Toda vez que ha finalizado la comprobación de toda la documentación aportada, la comisión emitirá un informe vinculante, en el que conste la procedencia o no de la medida solicitada.

La empresa no podrá oponerse a la medida de conciliación si existiesen trabajadores o trabajadoras voluntarias que permitan la medida de conciliación a adoptar. En tal caso, si se da la denegación de la empresa, tendrá que emitir un informe motivado sobre las causas de la denegación.

La comisión resolverá en un plazo de un mes tras la presentación de la solicitud.

3. Revisión:

La medida adoptada será revisada en el plazo máximo de un año, conforme al procedimiento anterior, sin perjuicio, de que en cualquier momento se pueda realizar una revisión de oficio, por parte de la comisión, previa solicitud de la mitad de sus miembros.

El trabajador o la trabajadora tendrá la obligación de informar sobre los cambios producidos en los hechos que dieron lugar a la conciliación, a los efectos de que se produzca una revisión del informe vinculante.

QUINTO.

Las partes acuerdan reconocer el derecho sobre el modo de conciliación extraestatutaria concedido por la empresa a determinados trabajadores y trabajadoras con anterioridad a la firma del presente acuerdo respetando, en consecuencia, las condiciones particulares de conciliación que le han sido concedidas sin que el acuerdo al respecto sufra ningún tipo de variación.

Sin perjuicio de lo indicado en el párrafo anterior, las citadas condiciones particulares serán revisables respecto a la concurrencia de los supuestos de hecho que dieron lugar a las mismas. La revisión se realizará en la forma y plazos descritos en este Anexo.

Funcionamiento básico del pupitre.



ÍNDICE

1. EQUIPAMIENTO FÍSICO PARA LA OPERATIVA.

- 1.1 Pupitre.
- 1.2 Recargar el rollo de papel.
- 1.3 Reiniciar o resetear el pupitre.
- 1.4 Validadora delantera integrada en el pupitre.
- 1.5 Validadora trasera en conexión con el pupitre.

2. APERTURA DEL SERVICIO EN EL PUPITRE.

- 2.1 Apertura de forma manual.
- 2.3 Apertura de forma automática.

3. TÍTULOS DE VIAJE.

- 3.1 Billete sencillo TITSA.
- 3.2 Anulación billete sencillo TITSA.
- 3.3 Anotación Empleados/Familiar TITSA.
- 3.4 Billete Ida/Vuelta TITSA.
- 3.5 Billete Vuelta TITSA.
- 3.6 Anulación billete Ida/Vuelta TITSA.
- 3.7 Anulación billete vuelta TITSA.
- 3.8 Anotación pasajeros líneas gratuitas.
- 3.9 Anotación Vía Móvil.
- 3.10 Anulación Vía Móvil y Pasajeros líneas gratuitas.

4. MEDIOS DE PAGO CON TARJETA TEN+.

- 4.1 Validación de un viaje individual.
- 4.2 Validación de viaje en grupo.
- 4.3 Anulación de validación con tarjeta TEN+.
- 4.4 Billete de incidencia.
- 4.5 Procedimiento emisión billete incidencia.
- 4.6 Incidencia con billete de incidencia.
- 4.7 Billete complementario.
- 4.8 Anulación de billete complementario emitido con tarjeta TEN+.

5. PUNTUALIDADES.

- 5.1 Cambio de itinerario.
- 5.2 Desconexión del pupitre con la validadora trasera.
- 5.3 Vista de pantalla de usuario.

6. FUNCIONALIDADES.

- 6.1 Fijar la hora de salida / Avance de parada de origen.
- 6.2 Regresión de parada de origen.
- 6.3 Cambiar de modo entrada/salida los validadores.
- 6.4 Cambiar de conductor con viajeros dentro de la guagua.
- 6.5 Emitir liquidación parcial.
- 6.6 Emitir fin de servicio.
- 6.7 Listado de cualquier línea.
- 6.8 Salto de parada tarifario de línea cargada en servicio.
- 6.9 Lectura de tarjeta.
- 6.10 Información última tarjeta validada.
- 6.11 Cambiar de línea.

- 6.12 Registrar de viajeros.
- 6.13 Anulación de registro.
- 6.14 Bloquear el servicio.
- 6.15 Avance de papel.
- 6.16 Comunicación con el SAE.
- 6.17 Iluminar pantalla del pupitre.
- 6.18 Pictograma validación.
- 6.19 Regresar al punto anterior.
- 6.20 Calculadora de devolución.
- 7. **MEDIO DE PAGO CON TARJETA BANCARIA MEDIANTE CONTACTLESS.**
- 8. **CASUÍSTICA A TENER EN CUENTA CON TARJETA BANCARIA.**

1. EQUIPAMIENTO FÍSICO PARA LA OPERATIVA.



1.1. Pupitre.



1.2. Recargar el rollo de papel.

El pupitre dispone de una tapa superior con un espacio interno donde se colocará el papel térmico y está compuesto de cuchillas y sensor óptico.



1.3. Reiniciar o resetear el pupitre.

Si el pupitre se bloquea en alguna ocasión y deja de estar operativo, éste se podrá desbloquear de manera manual manteniendo presionado de manera continua durante 10 segundos el pulsador que tiene situado en el lateral izquierdo.



1.4. Validadora delantera integrada en el pupitre.



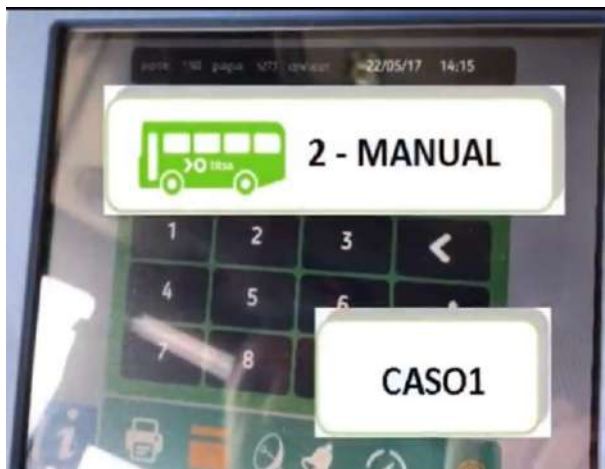
1.5. Validadora trasera en conexión con el pupitre.

Deberá haber un validador trasero en cada puerta de salida que haya en los vehículos.

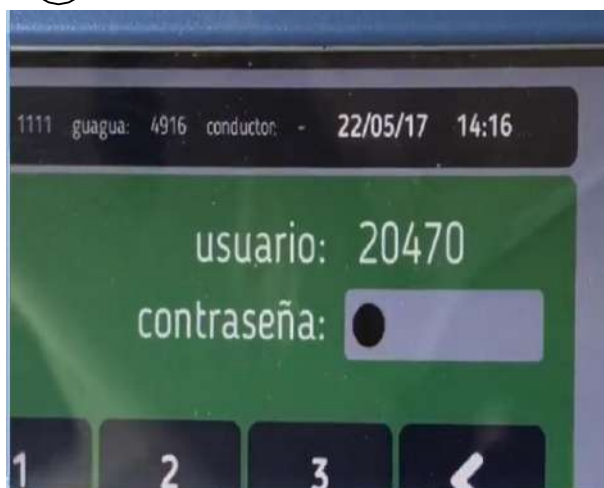


2. APERTURA DEL SERVICIO EN EL PUPITRE.

2.1. Apertura de forma manual.



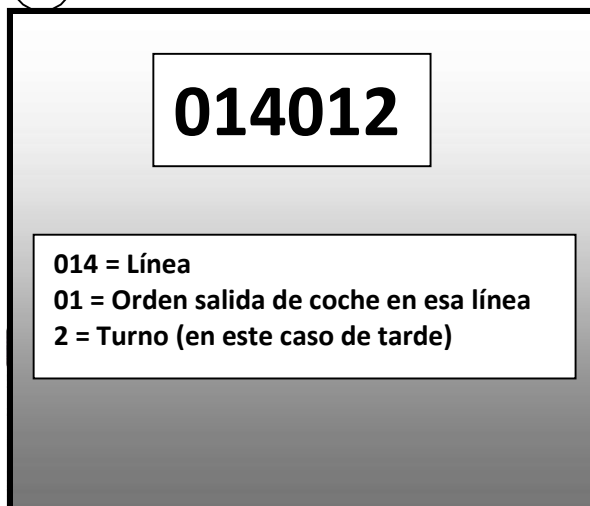
1



2

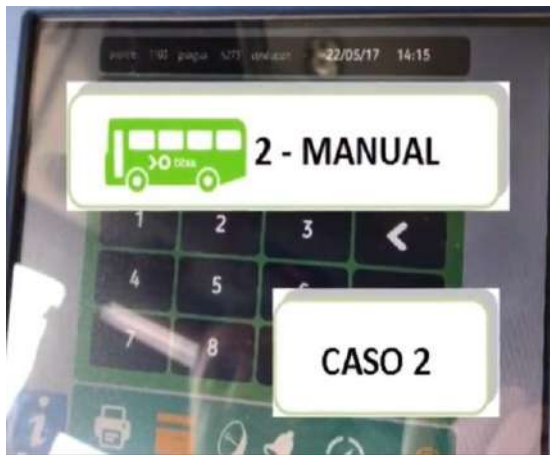


3



4





1



2



3

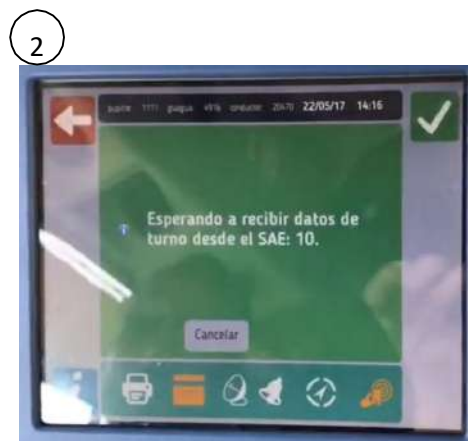
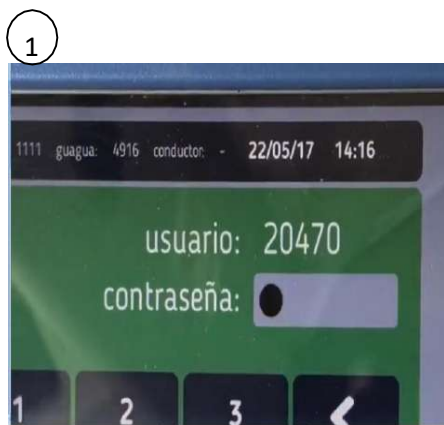


4



2.2. Apertura de forma automática.

El pupitre cargará de forma automática el servicio siempre y cuando esté programado y asignado.



3. TÍTULOS DE VIAJE.

3.1. Billete Sencillo TITSA.

Es el medio de pago donde el usuario abona dinero en efectivo para poder viajar y por defecto el pupitre prepara la unidad mínima de cobro al salto de parada siguiente. En la pantalla del pupitre se puede cambiar el destino y en la parte inferior derecha irá cambiando el importe según se modifique el salto de parada en la pestaña de destino, debiendo presionar el pictograma imprimir billete para finalizar el procedimiento.



3.2. Anulación billete sencillo TITSA.

Existe la posibilidad de anular el billete emitido utilizando el pictograma anulación de ticket, pero sólo podrá anularse si se cumple que no han pasado más de dos minutos desde que se expidió, que no se ha emitido ningún billete posterior al que se quiere anular o que no se ha avanzado desde la parada de origen de emisión tanto de manera manual como avanzando con el vehículo.



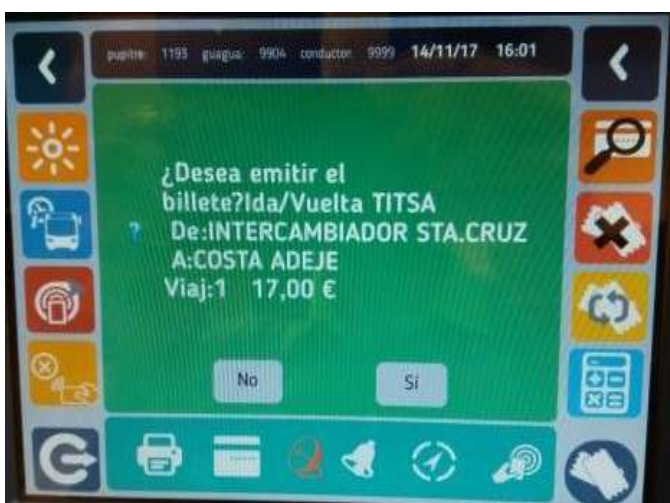
3.3. Anotación Empleados/Familiar TITSA.

El pupitre da la opción de anotar y que figuren en la contabilidad del total de pasajeros dentro de la guagua pero se debe seleccionar en la pantalla principal con la pestaña desplegable (Título de viaje) y seleccionar de forma táctil, y aunque no suma efectivo ya que el importe que figura es cero si que el contador suma un pasajero más al total.



3.4. Billete Ida/Vuelta TITSA.

Se podrá emitir este tipo de billetes en los trayectos y líneas que sean permitidos por el propio pupitre, y para realizar el procedimiento se debe elegir en la pantalla principal con la pestaña desplegable (Título de viaje) y seleccionar de forma táctil la opción Ida/Vuelta TITSA, luego se marcará destino y número de viajeros y por último se pulsará en la segunda pantalla la opción (SI), recordando al usuario que este titulo de viaje debe ser utilizado dentro del mismo día (hasta las 23:59 horas) y si no fuera así perdería su validez.



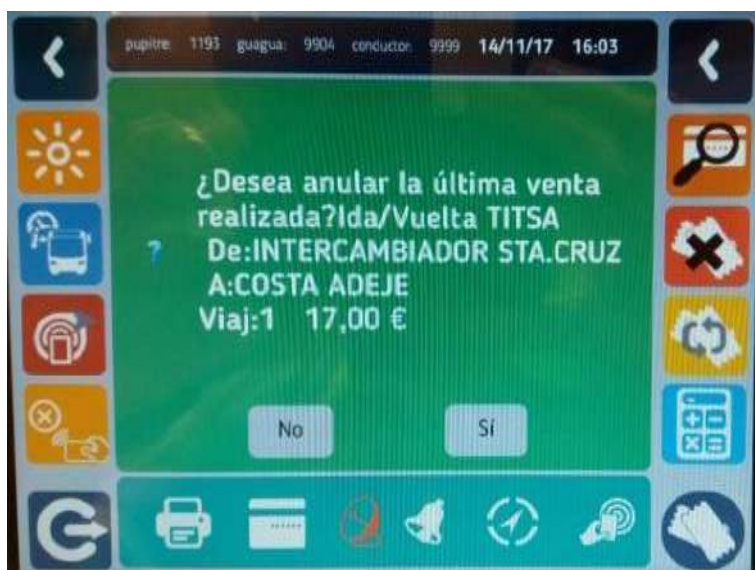
3.5. Billete Vuelta TITSA.

Para poder emitir un billete de vuelta se debe recoger a cambio uno de ida/vuelta TITSA y previa comprobación de que cumple las condiciones de la fecha se puede emitir un billete de **vuelta TITSA** al pasajero, debiendo registrarse en la pestaña de destino el salto de parada de origen del billete de ida/vuelta TITSA y debiendo coincidir la cantidad de pasajeros acorde a todos los datos del billete recogido.



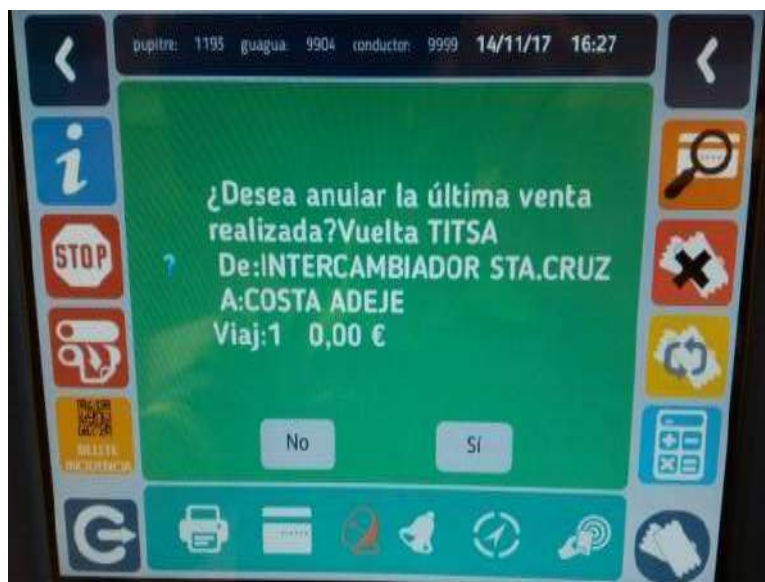
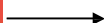
3.6. Anulación billete Ida/Vuelta TITSA.

En caso de error en la emisión del título de viaje existe la posibilidad de anular este billete con el mismo pictograma de la anulación de billete sencillo, debiéndose cumplir las mismas condiciones que para anular un billete sencillo.



3.7. Anulación billete Vuelta TITSA.

En caso de error en la emisión del título de viaje existe la posibilidad de anular este billete con el mismo pictograma de la anulación de billete sencillo, debiéndose cumplir las mismas condiciones que para anular un billete sencillo.



3.8. Anotación Pasajeros Líneas Gratuitas.

Existe la posibilidad de cargar pasajeros en el pupitre con la pantalla principal en la pestaña de Títulos de viaje para que sumen a la capacidad del vehículo pero sin que suponga ningún tipo de abono por parte del pasajero.



3.9. Anotación Vía Móvil.

El pupitre también permite la posibilidad de registrar este tipo de título de viaje que consiste en que el usuario ha abonado a través de su móvil la tarifa para poder viajar, pero su móvil no es capaz de comunicarle de manera automática al pupitre que ya ha pagado y está en condiciones de viajar, teniendo en cuenta además que el importe siempre será cero ya que la tarifa ha sido abonada a través de la aplicación cargada en el móvil.



3.10. Anulación de registros de Títulos de viaje Vía Móvil, Pasajeros Líneas Gratuitas o Empleados/FamiliarTITSA.

Al igual que el registro de cada uno de estos títulos de viaje para estos viajeros no genera un billete físico, estas anulaciones tampoco lo emitirán y solamente se descontará del cómputo total de pasajeros dentro del vehículo, teniendo presente que sólo se podrá anular lo último que se contabilizó.



4. MEDIO DE PAGO CON TARJETA TEN+.

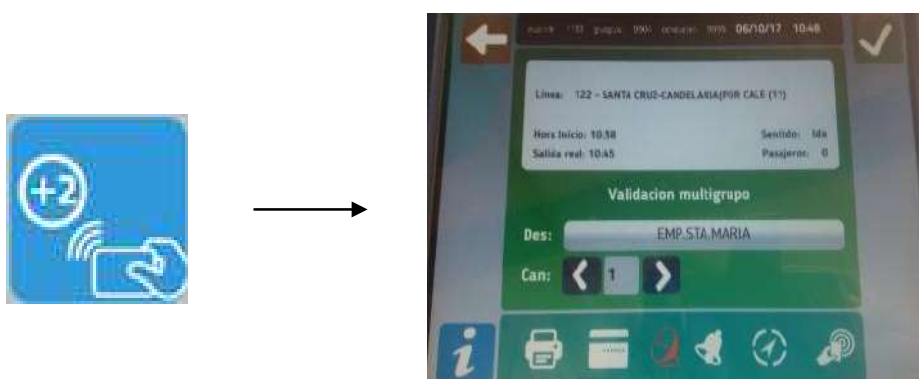
4.1. Validación de viaje individual.

Para dar validez a un viaje se tiene que acercar la tarjeta a la validadora del pupitre y se debe mantener estática hasta que éste lea la información de la misma y le descuente el valor del trayecto, sin importar la cara que se acerque de la tarjeta y teniendo presente que en líneas con salto tarifario se descontará de la tarjeta el importe total del trayecto procediendo a devolver el resto al validar la salida.



4.2. Validación de viaje en grupo.

Con esta operativa se permite que de una sola vez se pueda cobrar varios pasajeros de una misma tarjeta. Al pulsar el pictograma aparecerá en pantalla una validación multigrupo y procederemos a marcar el destino, luego el número de viajeros y para cerrar el procedimiento se debe acercar la tarjeta para que se descuente el saldo correspondiente y se sumen los pasajeros en el pupitre.



4.3. Anulación de validación con tarjeta TEN+.

Para anular los viajes validados con la tarjeta TEN+ se debe proceder a presionar este pictograma que anula el último viaje o viaje de grupo realizado y seguir las instrucciones del pupitre.



4.4. Billete de incidencia.

En caso de que la tarjeta TEN+ no se encuentre operativa y no permita el cobro o su lectura, es decir, que su soporte físico quede inhabilitado, se procederá a cobrar la tarifa de billete sencillo a través del código QR que se encuentre grabado en esa tarjeta y se emitirá un billete con dicho código QR impreso en el mismo.



4.5. Procedimiento de emisión billete de incidencia.

Una vez hecha la comprobación de que la tarjeta TEN+ no se encuentra operativa, se procederá a marcar el destino del viaje en el pupitre y posteriormente se presionará el pictograma de “billete incidencia”, lo que activará en el pupitre un haz de luz por el que se deberá capturar el código QR que se encuentra en la parte trasera de la tarjeta, debiendo estar ya marcado el destino antes de pasar el reconocimiento del código QR.



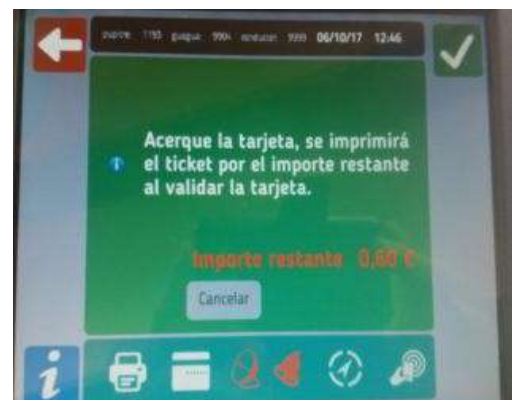
4.6. Incidencia con billete de incidencia.

En caso de que el código QR no sea capturado de forma automática por el propio pupitre a través de su lector, se procederá a presionar la pestaña que se encuentra debajo del icono del “billete incidencia” una vez se ha presionado desde la pantalla principal y aparecerá un teclado numérico a través del cual se introducirá la numeración de la tarjeta de manera manual y terminando el procedimiento para emitir el billete en formato papel.



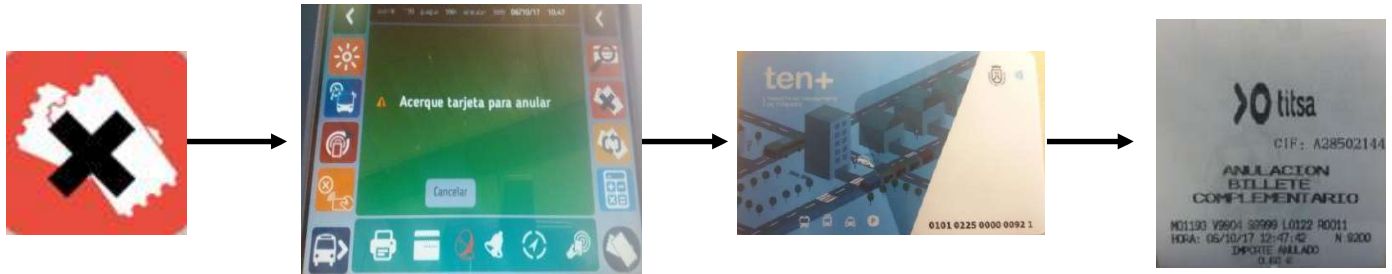
4.7. Billete complementario.

En los casos en que la tarjeta TEN+ no tenga saldo suficiente para abonar el título de viaje, el pupitre permitirá que se complete dicho importe emitiendo un billete complementario que deberá ser abonado por el viajero.



4.8. Anulación de billete complementario emitido con tarjeta TEN+.

Para anular un billete complementario se debe anular en primer lugar el billete emitido en formato papel con el mismo procedimiento de anular un billete sencillo, y a continuación el pupitre solicitará acercar la tarjeta para anular, debiendo seguir el procedimiento de acercar la tarjeta se validará y automáticamente será reintegrado el importe a la misma.



5. PUNTUALIDADES.

En este apartado se señalan algunas puntualizaciones en cuanto al funcionamiento del pupitre.

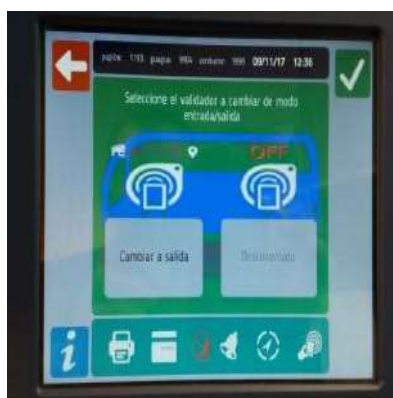
5.1. Cambio de itinerario.

Para cambiar el itinerario al finalizar un recorrido de línea, no se debe aceptar la propuesta del SAE hasta que el vehículo se haya quedado vacío del todo para tener cubiertas las validaciones de salida y a partir de ese momento se podrá cerrar el viaje que acabamos de hacer, pero no se deberá abrir el siguiente viaje hasta que el vehículo se encuentre ubicado en el lugar de salida ya que se fijará la hora de salida con el movimiento del vehículo.



5.2. Desconexión del pupitre con la validadora trasera.

En caso de que el pupitre no tenga conexión con la validadora trasera y el usuario utilice la tarjeta TEN+ para abonar el título de viaje, el pupitre va a solicitar que se marque el destino en que se va a bajar ya que la opción de validar en la salida no está reconocida en este caso.



5.3. Pantalla de usuario.

La información que proporciona el pupitre a través de la pantalla principal que se encuentra hacia el interior, no es la misma que los mensajes que se ven desde el exterior, siendo correcta ambas comunicaciones pero diferenciando la que se aplica a los usuarios.



6. FUNCIONALIDADES.

A continuación se desglosará cada uno de los pictogramas que se encuentran en el pupitre y su aplicación y funcionamiento operativo.

SIGNIFICADO Y USO DE ICONOS EN PUPITRE

	FIJAR LA HORA DE SALIDA		IMPRESIÓN Y REGISTRO DE TÍTULO DE VIAJE DE PASAJEROS		LISTADO DE SALTOS PARADA DE LA LINEA CARGADA
	AVANCE PARADA ORIGEN		ANULACION DE TÍTULO DE VIAJE		LISTADO DE SALTOS PARADA DE LA LINEA A SELECCIONAR
	RETROCESO PARADA ORIGEN		IMPRESIÓN DE LIQUIDACION PARCIAL		AVANCE DE PAPEL
	CAMBIO DE LINEA		BLOQUEO DEL SERVICIO		ILUMINACION DE PANTALLA
	VIAJE EN GRUPO CON TSC (+ DE 1)		LECTURA DE TARJETAS		CAMBIAR DE CONDUCTOR
	ANULACION VIAJE TSC		REGISTRO DE VIAJE CON VIA MOVIL		CALCULADORA DEVOLUCION
	BILLETE INCIDENCIA TSC		CAMBIAR POSICIONAMIENTO VALIDADORES TSC		COMUNICACIÓN CON SAE
	PAGO CON TARJETA BANCARIA		INFORMACION DE TARJETAS POSTERIOR AL COBRO		FINALIZAR EL SERVICIO

6.1. Fijar hora de salida / Avance de parada.

No es necesario fijar la hora de salida ya que lo hará el vehículo de forma automática, excepto si no hay conexión con el SAE en cuyo caso se deberá realizar de manera manual presionando el pictograma. Una vez fijada la hora aparecerá en el mismo lugar el icono de avance de parada en el origen.



6.2. Regresión de parada.

Se podrá retroceder la posición de la parada de origen siempre y cuando no se haya realizado ninguna venta posterior a haber emitido un título de viaje, teniendo en cuenta que esta función la realizará el vehículo de forma automática si hay conexión con el SAE.



6.3. Cambiar de modo entrada/salida los validadores.

Por defecto siempre estará el validador del pupitre en posición de “entrada” y el validador trasero en posición de “salida”, pudiéndose cambiar las dos posiciones de modo desde la pantalla principal en función de las necesidades generadas. Una vez el vehículo ha avanzado de parada de origen se volverá por defecto a la posición original de entrada y salida.



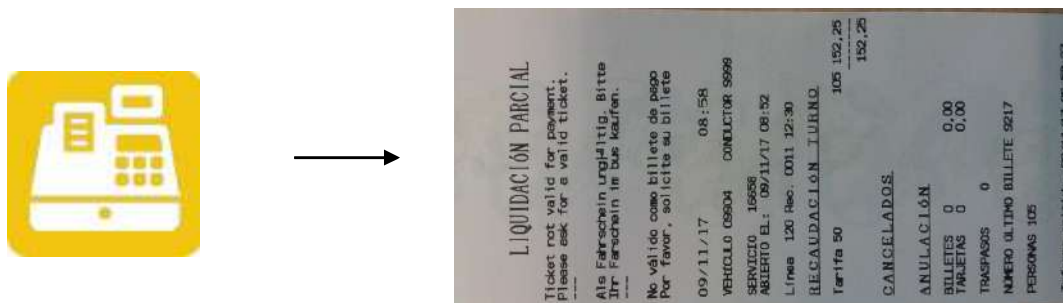
6.4. Cambiar de conductor.

Este pictograma se aplicará en el caso de que se quiera cambiar de conductor con pasajeros dentro del vehículo sin necesidad de cerrar la línea y permitiendo cerrar el servicio dejando a los usuarios dentro del vehículo sin perjudicar la validación de salida de los mismos en la continuación de la línea. El nuevo conductor iniciará su servicio con su contador de liquidación a cero pero con los usuarios que se han quedado dentro del vehículo.



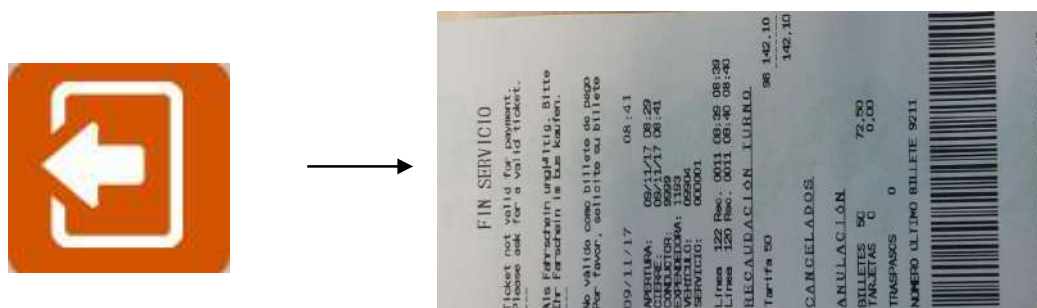
6.5. Emitir Liquidación Parcial.

En el caso de ser necesario controlar el número de pasajeros dentro del vehículo, tipos de cobros realizados, recaudación hecha hasta una hora determinada de la jornada, hora en que se abrió el servicio, tarifas que se han aplicado o algunos otros datos relacionados, se emitirá una liquidación parcial.



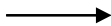
6.6. Emitir Fin de Servicio.

Se emplea este pictograma al terminar la jornada laboral o si es necesario cambiar el vehículo para continuar la jornada con otro modelo diferente y los datos que presenta son los que ha almacenado el pupitre hasta ese momento. El pupitre emitirá dos documentos con los mismos datos y uno de ellos con un código de barras que deberá ser entregado al departamento financiero junto con la recaudación.



6.7. Listado de cualquier línea a seleccionar.

En este caso después de pulsar el pictograma se debe completar los datos de línea, itinerario y tarifa y se obtendrá los saltos de parada y precio de cualquier línea según el itinerario cargado.



6.8. Precio de tarifa en salto de parada de línea cargada en el servicio.

Para conocer los precios de los saltos de parada de la línea cargada en el servicio se utilizará este icono que nos dará información de los precios hasta el final del recorrido de ese itinerario a partir de la parada en que se encuentre al ser solicitado.



6.9. Lectura de tarjeta.

Existe la posibilidad de leer a través del pupitre lo que hay generado dentro de la tarjeta en lo que se refiere a título de pago cargado y validez o caducidad del mismo así como cantidad de dinero cargado si se diese el caso de esa tarifa. En el caso de la tarjeta TEN+ emitida por TITSA se podrá ver además un histórico de los cargos tarifarios aplicados a la misma y se podrá imprimir además la validez o saldo para entregar al usuario.



6.10. Información última tarjeta TEN+ validada.

Se aplica en el caso de que se quiera saber el título de pago cargado en la última tarjeta TEN+ que ha sido validada en el pupitre.



6.11. Cambiar de línea.

Permite cambiar el itinerario de la línea cargada en caso de que el SAE no lo haga de manera automática o también admite cambiar de línea de manera manual si el sistema no lo genera mecánicamente, y todo ello sin necesidad de cerrar el servicio.



6.12. Registro de viajeros en el pupitre.

Cada vez que se registre un viajero de manera manual se debe aplicar este pictograma, no siendo necesario cuando el procedimiento lo haga el usuario y se reconozca de manera automática.



6.13. Anulación de registro de viajeros.

Cada vez que se registre un viajero existirá la posibilidad de anular dicho registro siempre y cuando no se superen dos minutos desde que se realizó el registro o no se haya avanzado en la parada de origen de emisión.



6.14. Bloquear el servicio.

Cada vez que se desee se puede bloquear la manipulación del pupitre que no dejará de estar operativo sino que no permitirá su utilización, debiendo desbloquearlo con el código y la contraseña.



6.15. Avance de papel.

Al cargar el rollo de papel o al quedarse un billete en la ranura de salida se podrá activar este pictograma para que avance el papel además de comprobar que la cuchilla corta correctamente.



6.16. Comunicación con el SAE.

A través de este pictograma se permite ver la posición del vehículo propio referenciando datos en distancia y tiempo con el vehículo que antecede y con el que precede de la misma línea, aplicando el color verde si fuese en la hora programada, el rojo si fuese retrasado sobre la hora estimada y el azul si fuese adelantado sobre la hora calculada de paso. También es el procedimiento necesario para comunicar con el SAE mediante mensajes predeterminados o para solicitar comunicación.



6.17. Iluminar pantalla del pupitre.

Permite reducir o aumentar la intensidad de iluminación en la pantalla.



6.18. Pictograma validar.

Aparece en muchas de las funciones u operativas del pupitre ya sea para cobro, validación o aceptación y es aplicable tanto para ejecución como para selección.



6.19. Regreso al paso anterior.

Con este icono se podrá retroceder, rechazar, expulsar o no aceptar, es decir, todo lo que sea regresar a lo anterior y se comportara de una manera u otra según el modo donde se encuentre.



6.20. Calculadora de devolución.

Esta herramienta servirá para mecanizar la vuelta sobre el último billete emitido en efectivo y calculará la cantidad que hay que entregar al usuario, debiendo colocar en el numerador el importe del dinero recibido con lo que aparecerá en el denominador lo que se debe reintegrar sobre el precio del billete emitido, facilitando de esta manera el cálculo de la devolución.

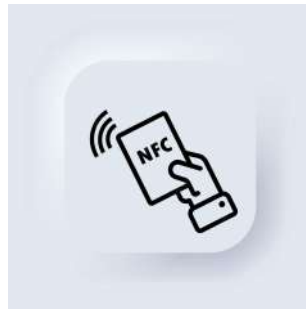


7. MEDIO DE PAGO CON TARJETA BANCARIA MEDIANTE CONTACTLESS.

Existe la posibilidad de abonar el importe del título de viaje por medio de un soporte físico que admita la tecnología NFC (tecnología inalámbrica de alta frecuencia y de corto alcance que permite conectar dispositivos a 10 ó 15 centímetros para el intercambio de datos), en lugar de dinero en efectivo del trayecto a realizar en cualquier línea, detallando algunos matices a continuación.



7.1. Cuando el pago se realice en línea sin salto de tarifa, el usuario acercará su soporte de pago y se validará automáticamente.



7.2. Cuando el pago se realice en línea con salto de tarifa, se debe seleccionar en el pupitre el destino del viajero, luego el pictograma de tarjeta bancaria seleccionando previamente el icono con justificante y posteriormente el usuario acercará la tarjeta y validará automáticamente emitiendo una impresión del billete.



7.3. Se podrá realizar el pago a varios usuarios de una sola vez y el procedimiento se realizará de la siguiente manera en cualquiera de las líneas a realizar.

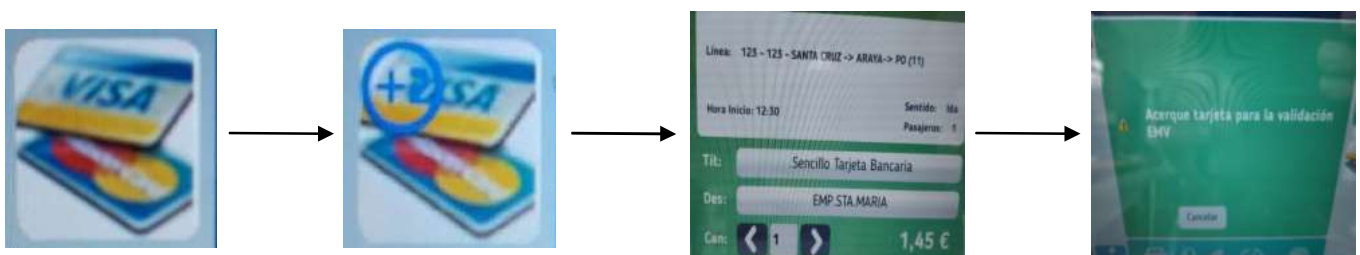
7.3.1. Se seleccionará el pictograma de tarjeta bancaria.

7.3.2. Luego se marcará el icono superior que indica +2 y a raíz de eso se abrirá una pestaña que marca título de viaje donde aparecerá Sencillo Tarjeta Bancaria.

7.3.3. Se grabará título de viaje correspondiente, destino y cantidad de viajeros en las pestañas adecuadas.

7.3.4. Se elegirá con justificante de impresión y posteriormente el pupitre propondrá que se acerque la tarjeta bancaria para la validación.

7.3.5. El importe máximo que se permite cobrar por este medio será de 20€.



7.4. El sistema permitirá anular los pagos con este medio en cualquiera de las líneas aplicadas detallando a continuación el procedimiento a realizar.

7.4.1. Se debe seleccionar el pictograma de tarjeta bancaria.

7.4.2. Posteriormente se presionará el símbolo “x” abriéndose una ventana donde figurará el número de tarjeta bancaria.

7.4.3. Marcar la tarjeta a la que se le desea anular el cobro.

7.4.4. Después de haber elegido la tarjeta el pupitre solicitará confirmación de anulación de la operación y emitirá un billete de anulación una vez confirmada la operación.

8. CASUÍSTICA A TENER EN CUENTA CON TARJETA BANCARIA.

Hay que tener en cuenta las siguientes situaciones relacionadas.

8.1. Para hacer una devolución a una tarjeta bancaria se debe realizar en el mismo momento en que se hace el cargo ya que en caso contrario no será devuelto dicho importe.

8.2. No será válida para abonar el importe de billetes complementarios o billetes de incidencia.

8.3. No se podrá utilizar más de una tarjeta para abonar parcialmente un billete, es decir, el pago debe ser único y completo por título de viaje.

8.4. Las tarjetas contactless admitidas para el pago serán Mastercard, Visa y dispositivos que admitan tecnología NFC.

8.5. El pago con tarjeta tiene el mismo significado que el pago en metálico, por lo que en vez de recibir el pago en monedas o billetes de curso legal se recibirá con tarjeta.

LÍNEAS Y PARADAS



LISTADO DE DESTINOS Y SUS LÍNEAS

ABAMA 473 ACORÁN 138 139 142 935 940 941 ADEJE 417 447 471 473 AEROPUERTO LOS RODEOS (TFN) 020 030 104 137 343 AEROPUERTO REINA SOFÍA (TFS) 010 040 343 415 711 AFUR 076 AGUAGARCÍA 054 AGUAMANSA 345 346 348 ALCALÁ 473 477 493 494 ALCAMPO 018 217 219 233 ALMÁCIGA 946 AÑAZA 018 138 139 142 934 935 936 940 941 974 ARAFO 121 126 128 ARAYA 127 ARICO 034 035 036 039 430 ARICO EL VIEJO 430 ARONA 342 480 482 BAILADERO 077 BAJAMAR 050 105 224 BARRANCO GRANDE 055 056 127 933 934 939 974 BARRANCO HONDO 127 142 BARRIO DE LA SALUD 901 904 906 911 919 971 972 BENIJOS OROTAVA 344 347 BENIJO SC 948 BOTÁNICO 030 100 103 104 343 345 348 351 363 BUZANADA 416 418 420 421 482 C. RODEOS 054 253 C. TABLERO 127 933 944 CABO BLANCO 416 418 421 420 455 CALETILLAS 122 126 711 CALLAO SALVAJE 473 CAMINO LAS MERCEDES 271 CAMPUS CENTRAL 610 CARBONERAS 275 C.C.LA VILLA 108 352 353 363 CHAMORGA 947 CHIMICHE 034 035 036 039 430 463 CHÍO 460 462 CHORRILLO 127 933 944 CHUMBERAS 018 219 233 CRUZ DEL CARMEN 076 077 273 275 EL AMPARO 360 BAILADERO 077 947 EL BATÁN 274	EL CARDONAL 217 219 231 232 233 EL FRAILE 415 467 468 470 486 EL MÉDANO 408 409 410 411 470 483 URB EL PALMAR 355 365 366 EL PARADOR 342 348 EL PORTILLO 342 348 EL PRIS 023 EL SAUZAL 011 012 EL SOCORRO 052 EL TANQUE 325 392 460 HOSPITAL DEL SUR (EI Mojón) 418 480 482 ERJOS 325 392 460 FASNIA 032 033 034 035 036 039 GARACHICO 363 COSTA SAN MIGUEL (Golf del sur) 415 470 483 484 GUAJARA 015 018 219 GUAMASA 011 012 051 057 101 104 137 224 253 GUARGACHO 415 421 467 468 470 486 GUAZA 416 421 467 468 470 482 483 HOSPITAL DE LA CANDELARIA 015 020 102 103 104 105 106 108 126 231 232 238 934 936 937 944 974 HOSPITAL DEL NORTE 357 HOSPITAL UNIVERSITARIO DE CANARIAS (paradas de la autopista) 015 102 103 104 105 106 108 126 231 IGUESTE DE SAN ANDRÉS 945 LA CALDERA 345 346 LA CALETA 467 LA CAMELLA 416 418 420 421 480 482 LA GUANCHA 354 364 LA SOMBRERA 032 033 LA MATANZA 101 104 LA VICTORIA 101 104 LAS ARENAS 102 104 325 352 353 382 390 LAS CANTERAS 050 076 077 105 270 273 274 275 LAS CHAFIRAS 415 470 483 484 486 LAS GALLETAS 415 467 468 470 486 LAS PORTELAS 355 365 366 LORO PARQUE 354 381	LOS ABRIGOS 410 470 483 LOS CAMPITOS 228 912 LOS CRISTIANOS 040 111 112 342 343 416 418 420 467 470 424 447 450 452 471 473 477 480 482 483 711 LOS GIGANTES 325 461 462 473 477 493 494 LOS REALEJOS 108 330 347 352 353 354 363 380 390 546 LOS SILOS 363 MASCA 355 365 MERCEDES 076 077 270 271 273 274 275 MESA DEL MAR 021 PLAYA LA ARENA 325 461 462 473 477 493 494 PLAYA LAS TERESITAS 910 PLAYA PARAÍSO 471 473 PLAYA S. JUAN 473 477 493 494 PLAZA ESPAÑA 909 910 914 916 917 920 921 945 946 947 PLAZA REYES CATÓLICOS PTO. CRUZ 381 382 PORÍS DE ABONA 430 PUERTO DE ERJOS 360 392 460 PTA. DEL HIDALGO 050 105 224 RADAZUL 138 139 RAVELO 054 SAN ANDRÉS 910 945 946 947 970 SAN ISIDRO 010 111 408 409 410 411 412 415 450 452 711 SAN JOSÉ DE LOS LLANOS 360 SAN JUAN DE LA RAMBLA 106 108 325 363 364 SAN MARCOS 362 SAN MIGUEL 409 416 484 483 SANTA ÚRSULA 101 104 SANTA MARÍA DEL MAR 018 934 935 936 974 TABAIBA 138 139 TABORNO 275 TACO 219 232 233 238 933 934 936 937 939 944 974 975 TACORONTE 011 012 021 023 051 057 101 104 137 TEGUESTE 050 051 052 057 105 TEJINA 050 051 057 105 TEJINA ISORA 417 460 490 494 TELEFÉRICO TEIDE 341 342 348 VALLE GUERRA 051 057 224 VALLE SAN LORENZO 416 418 420 421 VALLE SANTIAGO 462	VILAFLO 342 419 482 VILLA DE ARICO 034 035 036 039 430 Estaciones BUENAVISTA 355 363 365 366 369 COSTA ADEJE 040 110 111 342 343 417 418 447 450 452 460 467 471 473 477 711 GUÍA DE ISORA 417 460 462 490 492 493 494 GÜÍMAR 032 033 035 036 039 120 121 126 127 128 ICOD 106 108 325 354 357 358 360 362 363 364 392 460 GRANADILLA 034 035 036 408 409 410 411 412 416 419 430 484 486 LA LAGUNA 011 012 014 015 018 020 026 050 051 052 054 055 056 057 076 077 101 102 103 104 108 137 201 203 204 206 217 219 224 253 260 270 271 273 274 275 610 OROTAVA 101 102 104 108 344 345 346 347 348 351 352 353 372 373 376 380 PUERTO DE LA CRUZ 030 100 102 103 104 325 343 344 345 348 351 352 353 354 363 381 382 383 390 SANTA CRUZ 010 014 015 026 100 102 103 104 105 106 108 110 111 112 120 121 122 126 127 128 138 139 142 228 231 232 233 238 711 901 902 906 908 909 910 912 914 916 917 919 920 921 923 933 934 935 936 937 940 941 945 946 947 970 971 972 974 975

Cada una de las líneas tienen **unos recorridos y paradas** que los/las aspirantes deben conocer y que figuran en <https://www.titsa.com/index.php/tenerife-en-quagua/lineas-turisticas-de-tenerife>

LEGISLACIÓN TACÓGRAFO



LEGISLACIÓN APLICABLE A TACÓGRAFO

Los/las aspirantes/as conocerán el contenido de los siguientes reglamentos:

- **Reglamento CEE 3820/85** del Consejo relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera.
- **Reglamento CEE 3821/85** de Consejo relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera.
- **Reglamento (CE) 561/2006** DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 15 de marzo de 2006 relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera por el que se deroga el Reglamento (CEE) nº 3820/85 del Consejo.
- **Reglamento (CE) 165/2014** DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 4 de febrero de 2014 relativo a los tacógrafos en el transporte por carretera, por el que se deroga el Reglamento (CEE) nº 3821/85 del Consejo.
- Las especificaciones de este tacógrafo inteligente se detallan en el anexo I C del **Reglamento de Ejecución (UE) 2016/799**.
- **Reglamento (UE) nº 1054/2020**.

*Eficiencia en el
Transporte*

Manual de Conducción Eficiente

para conductores de vehículos industriales



SECRETARÍA GENERAL
DE TRANSPORTES
DIRECCIÓN GENERAL DE
TRANSPORTES
POR CARRETERA



 **Dirección Gen. de Tráfico**



Manual de Conducción Eficiente

para conductores
de vehículos
industriales



TÍTULO

“Manual de conducción eficiente para conductores de vehículos industriales”

SOPORTE TÉCNICO

Escuela Técnica Superior de Ingenieros Industriales de la Universidad Politécnica de Madrid, Departamento de Ingeniería Energética y Fluidomecánica.

AGRADECIMIENTOS

- Centro de Formación “Laseu 3” por su aporte técnico de formación en la conducción.
- *Man, Scania, Mercedes Benz e Iveco*, por sus aportaciones al manual y por la cesión de fotografías.
- *Empresa Municipal de Transportes de Madrid (EMT)*, por su participación en pilotos de formación en la conducción eficiente en autobuses urbanos.
- *BP*, por su participación en pilotos de formación en la conducción eficiente en vehículos de transporte de mercancías.

.....

Esta publicación ha sido producida por el IDAE y está incluida en su fondo editorial.

Constituye además, una actividad complementaria de formación de agencias de energía auspiciada por el proyecto TREATISE, del Programa de Energía Inteligente para Europa (EIE) de la Comisión Europea.

Cualquier reproducción, parcial o total, de la presente publicación debe contar con la aprobación por escrito del IDAE.

Depósito Legal: M-8928-2006

.....

IDAE

Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía

C/ Madera, 8
E-28004-Madrid

comunicacion@idae.es
www.idae.es

Madrid, noviembre de 2005

PRESENTACIÓN

El sector del transporte profesional por carretera, de pasajeros y de mercancías, es esencial para garantizar un adecuado desarrollo social y económico en nuestro país, así como para el logro de una mayor cohesión del territorio.

Sin embargo, el consumo energético del sector tiene una notable incidencia, tanto en el consumo global nacional, al representar en torno al 15% del consumo de energía final, como en la estructura de costes de las empresas. Por ello, resulta prioritario aumentar la eficiencia energética en el sector y reducir su consumo energético, con el fin de mejorar su competitividad y sostenibilidad.

Un estilo de conducción eficiente representa un medio de bajo coste y gran eficacia para la mejora de la eficiencia en las empresas del sector del transporte por carretera, que además conlleva la reducción de consumo de combustible con los consiguientes ahorros económicos. La “conducción eficiente” es un estilo de conducción dinámico, que implica saber adaptarse a las mejoras tecnológicas que incorporan los modernos vehículos industriales para su mejor aprovechamiento. El sector cuenta con magníficos profesionales que serán capaces de perfeccionar con estas técnicas su estilo personal de conducción, logrando con ello un ahorro sustancial en el consumo de carburante, una reducción de emisiones al medio ambiente y una mejora de la seguridad en la conducción.

La importancia de la conducción eficiente ha impulsado a la Comisión Europea a incluir en su Directiva 2003/59/CE del 15 de julio de 2003, de formación de conductores, entre otros temas, el de la optimización del consumo de carburante, en los programas de enseñanza tanto en la formación inicial como en la continua de los conductores profesionales.

Por otra parte, el Plan de Acción de la Estrategia de Eficiencia Energética en España 2005-2007, aprobado recientemente por el Gobierno, contiene entre sus medidas la mejora del estilo de conducción de vehículos industriales, con el fin de lograr una mayor eficiencia energética y de reducir las emisiones de CO₂, de cara al cumplimiento de los compromisos adquiridos por nuestro país. En este marco, el IDAE (Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía), ha decidido realizar la edición del presente manual, dirigido a conductores y formadores en la conducción de vehículos industriales. En el proceso de elaboración hemos contado con la colaboración de CEFTRAL (Confederación Española de Formación del Transporte y la Logística) y el apoyo de la DGT (Dirección General de Tráfico) y del Ministerio de Fomento (Dirección General de Transportes por Carretera). Además, han participado también en la redacción, empresas del sector de la automoción, transportistas y entidades de la enseñanza de la conducción. A todas ellas muestro un sincero agradecimiento.

Enrique Jiménez Larrea
Director General del IDAE

ÍNDICE DE CONTENIDOS

1	INTRODUCCIÓN	7
2	CONSUMO DE ENERGÍA Y EMISIONES AL MEDIO AMBIENTE EN EL TRANSPORTE POR CARRETERA	11
	2.1 Los vehículos industriales	13
	2.2 El consumo de energía en el transporte	14
	2.3 Impacto del transporte en el medio ambiente	15
	2.4 Medición del consumo de carburante en los vehículos industriales	18
	2.5 Ventajas de la conducción eficiente	19
3	TECNOLOGÍA DE MOTORES Y VEHÍCULOS	21
	3.1 Conceptos de Potencia y Par Motor	23
	3.2 El motor como consumidor de energía	24
	3.3 Curvas características del motor y curvas de equiconsumo	26
	3.3.1 Curvas de Par y de Potencia	26
	3.3.2 Curvas de equiconsumo	27
	3.3.3 Fuerzas de resistencia al avance de un vehículo	28
	3.4 El consumo de energía en un vehículo	30
	3.5 Parámetros externos al vehículo: influencia en el consumo	31
	3.6 La caja de cambio y su influencia en la tracción y el consumo de carburante	32
	3.7 La inercia de un vehículo en movimiento	34
4	LA ACTITUD DEL CONDUCTOR	35
	4.1 Mentalidad y responsabilidad	37
	4.2 Antes de arrancar	37
	4.3 Previsión y anticipación	38
5	CONTROL Y CONDUCCIÓN DEL VEHÍCULO	39
	5.1 Control de los neumáticos	41
	5.2 Control del motor	41
	5.3 Sistemas de ayuda a la reducción del consumo	42
	5.3.1 El freno motor	42
	5.3.2 Retardadores hidráulicos y electromagnéticos	42

5.4	La carga del vehículo	42
5.5	Arranque del motor e inicio del movimiento del vehículo	43
5.6	Selección de la marcha en el cambio	44
5.7	Circulación en una determinada marcha	46
5.8	Frenadas y deceleraciones	48
5.9	Paradas prolongadas. Detención del vehículo	48
6	RESPUESTA ANTE DIFERENTES SITUACIONES DE TRÁFICO	51
6.1	Salida a la circulación	53
6.2	Semáforos y detenciones previsibles	53
6.3	Curvas y giros	53
6.4	Otras situaciones del tráfico	54
6.5	Pendientes ascendentes y descendentes	54
6.6	Adelantamientos y situaciones especiales	56
6.7	Conducción urbana. Tráfico congestionado	56
6.8	Conducción de autobuses	56
7	EJEMPLOS PRÁCTICOS	59
8	METODOLOGÍA DE LA FORMACIÓN PRÁCTICA	65
8.1	Selección del recorrido y procedimientos de control de consumo	67
8.2	Primera tanda de conducción	68
8.3	Clase teórica	68
8.4	Demostración práctica	69
8.5	Segunda tanda de conducción	69
8.6	Puesta en común final. Análisis de los resultados	69
9	CLAVES DE LA CONDUCCIÓN EFICIENTE	71

1

Introducción



1 INTRODUCCIÓN

A lo largo de los últimos años se han desarrollado importantes mejoras en la tecnología que incorporan los vehículos industriales, sin embargo, para lograr un buen aprovechamiento de estas mejoras, es necesaria la práctica de un nuevo estilo de conducción que se adapte a los vehículos modernos. A este nuevo estilo de conducción se le denominará en adelante como la “conducción eficiente”.

La conducción eficiente de vehículos industriales consiste en una serie de nuevas técnicas que, unidas a una adecuada actitud del conductor, dan lugar a un nuevo estilo de conducción que logra importantes ahorros de carburante y reducción de emisiones al medio ambiente, así como una mejora en la seguridad.

Estos logros se concretan en mejoras de distintos aspectos que se citan a continuación:

1. *Ahorro de energía* en el ámbito nacional.
2. *Reducción de emisiones de dióxido de carbono (CO₂)*.
3. *Ahorro económico* en las empresas de transporte.
4. *Reducción de contaminación atmosférica*.
5. *Mejora del confort y disminución del estrés* en la conducción.
6. Reducción del riesgo y gravedad de los accidentes.
7. *Reducción de los costes de mantenimiento*.

Como en todo proceso de aprendizaje, la práctica es necesaria para alcanzar los objetivos deseados. Por esta razón, el presente manual significa el inicio de un proceso de aprendizaje que después el conductor deberá ir perfeccionando con su propia experiencia.

En los cursos prácticos de conducción eficiente se han obtenido ahorros medios de carburante del orden del 10%, a través de la realización de pruebas comparativas de consumos.

La estructura que presenta el manual, comienza con la presentación del marco energético y medioambiental del transporte por carretera en España. A continuación se aportan los fundamentos técnicos del funcionamiento de los motores, los sistemas de propulsión y de las resistencias al avance, mostrando su relación con el consumo de energía y las emisiones al medio ambiente.

Posteriormente, se presentan una serie de reglas de comportamiento que conforman una determinada actitud, que deberá ser adoptada por el conductor para conseguir la realización de una conducción eficiente. Se continuará después con el capítulo relativo al control del vehículo, exposición de las técnicas de la conducción eficiente y análisis de las mismas. A continuación se detallarán distintas aplicaciones prácticas de las técnicas a situaciones concretas del tráfico vial.

En los capítulos finales, se mostrará una serie de ejemplos concretos de la utilización de las técnicas, particularizados para determinados vehículos industriales en distintas situaciones de tráfico. Posteriormente se aportará la metodología a seguir para la enseñanza práctica de las técnicas, para concluir finalmente con la formulación de un breve compendio de las principales claves de este nuevo estilo de conducción.

2

Consumo de energía y emisiones al medio ambiente en el transporte por carretera



2

CONSUMO DE ENERGÍA Y EMISIONES AL MEDIO AMBIENTE EN EL TRANSPORTE POR CARRETERA

El transporte es el sector de mayor consumo energético y mayores emisiones de CO₂ en nuestro país. Dentro del sector del transporte, presenta especial relevancia el transporte por carretera de vehículos industriales, tanto de pasajeros como de mercancías.

2.1 Los vehículos industriales

Los vehículos industriales se pueden clasificar en **camiones y autobuses**, según transporten mercancías o pasajeros.

Autobuses

Los autobuses, tanto por ser vehículos destinados al transporte de pasajeros, como por la mayor relación potencia/peso que les caracteriza, requieren una conducción particular, que posteriormente será tratada de forma detallada. Se pueden clasificar según su ámbito de utilización en:

– **Urbanos:** realizan la mayor parte del recorrido por ciudad, por tanto, las características propias de la conducción de estos vehículos son las de continuas detenciones, paradas e inicios de marcha, altos períodos de funcionamiento del motor a ralentí y mayor utilización de las marchas cortas.

– **Extraurbanos:** Pueden ser de:

- **Larga distancia:** se caracterizan por recorridos interurbanos, que darán lugar a un estilo de conducción caracterizado por las altas velocidades de circulación, marchas largas y escasas detenciones y paradas.

- **Corta distancia:** se caracterizan por recorridos mixtos con proporciones variables de conducción urbana y extraurbana.

Camiones

Los camiones se pueden clasificar según su bastidor que es lo que les confiere características especiales a cada una de las categorías. La división más simple es la siguiente:

– **Rígidos:** camiones cuya cabina y caja están montadas sobre el mismo basculante. Pueden ser de tamaño pequeño, medio o grande.

– **Cabezas tractoras:** constan de un bastidor en el que va ubicado el motor y la cabina, concebido para arrastrar semirremolques.

– **Vehículos de obra y especiales:** Podrían situarse dentro de la primera categoría (rígidos), aunque algunos de ellos puedan ser articulados. Se utilizan para el transporte de grandes cargas y volúmenes de mercancías. Debido a sus características especiales en cuanto a bastidor y transmisiones, que les adecúan a un entorno de trabajo más irregular y exigente, hay suficientes diferencias como para catalogar estos vehículos en otra categoría, aunque utilicen las mismas motorizaciones que los vehículos de las dos categorías anteriores.

A su vez, los camiones pueden subdividirse de la siguiente forma:

Rígidos. Atendiendo a su carga útil:

- **Ligeros** (carga útil no superior a 3,5t): Utilizan motores desde 100 hasta 250 CV, con pares máximos entre 20 y 100 kgm, proporcionados por motores de entre 2 y 10 litros de cilindrada, acoplados a cajas de cambios de entre 5 y 16 relaciones. En la mayoría de los modelos se encuentra disponible la opción de cajas de cambio automáticas.
- **Pesados** (carga útil superior a 3,5t): Potencias muy variables entre 250 y 580 CV, proporcionadas por motores de entre 7 y 16 litros de cilindrada. Pares máximos entre 100 y 270 kgm, y cajas de cambios de 9 a 16 marchas, manuales, aunque en todas las categorías hay disponibles cajas de cambios automáticas.

Tractoras. Atendiendo a la potencia de los motores que incorporan:

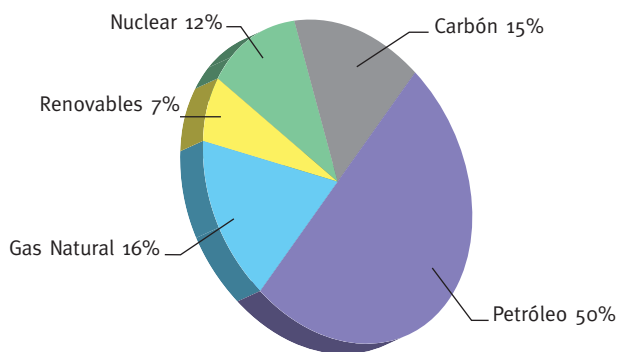
- **Hasta 380 CV:** las cabezas tractoras equipadas con motores en este rango de potencia usan motores entre 8 y 12 litros de cilindrada, dando entre 120 y 180 kgm de par máximo. Utilizan cajas de cambios manuales de entre 12 y 16 relaciones, y también cajas automáticas.
- **Desde 380 CV:** las cabezas tractoras en este rango de potencia utilizan motores de entre 9 y 16 litros de cilindrada, dando pares máximos de entre 170 y 290 kgm. Usan cajas de cambios manuales de entre 12 y 16 velocidades y también automáticas.

Obras y especiales: hay mucha variedad en este tipo de camiones, aunque los motores y grupos de transmisión son los usados en las otras categorías. Por lo tanto, hay potencias disponibles entre 170 y 570 CV, y pares máximos que varían entre 56 y 280 kgm, proporcionados por motores de entre 4 y 16 litros de cilindrada, conectados a cajas de cambios manuales, de entre 6 y 16 relaciones de transmisión.

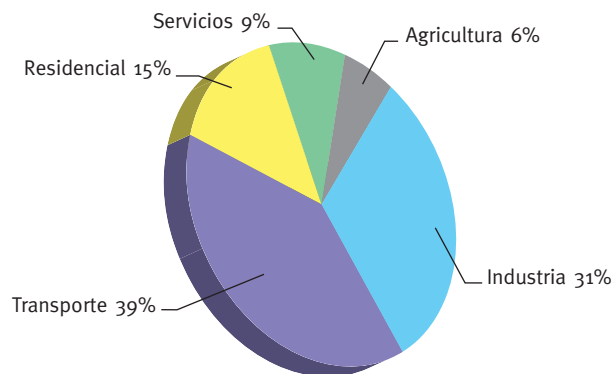
2.2 El consumo de energía en el transporte

La **energía**, en cualquiera de sus formas, es necesaria para la supervivencia de la humanidad y sin la misma no sería posible lograr los avances tecnológicos, sociales, y económicos, que deben propiciar la mejora de la calidad de vida de los habitantes del plane-

ta. Sin embargo, su uso indiscriminado, sobre todo teniendo en cuenta la gran dependencia que España tiene de los combustibles fósiles (carbón, petróleo y gas natural) y, por tanto, agotables, tiene repercusiones medioambientales indeseables, además de consecuencias negativas en los ámbitos económico y sociopolítico.



Reparto de consumos de energía primaria en España



Consumos de energía final por sectores en España

En el transporte existe, actualmente, una práctica total dependencia de la **energía de origen fósil**, por su elevada relación energía/volumen y su bajo precio frente a otras fuentes de energía. El transporte por carretera consume el 42,1 % de la energía en España, lo que representa más del 60 % del petróleo consumido en nuestro país. El consumo de carburantes en España en el sector del transporte por carretera es de unos 11.000 millones de litros de gasolina y de unos 24.000 millones de litros de gasóleo al año, que se reparten de la siguiente forma:

- Turismos: 50 %
- Furgonetas: 32 %
- Camiones: 6 %
- Autobuses: 3 %
- Otros: 9 %

En Europa existe un firme propósito de desarrollar otras fuentes de energía que permitan mover los vehículos con combustibles no derivados del petróleo para reducir la dependencia del mismo, así como las emisiones de CO₂ a escala global. Entre éstas figuran:

– El gas, que también es de origen fósil

– Las energías renovables, a través de los **biocarburantes**, principalmente el biodiésel y el bioetanol.

Como la movilidad de pasajeros y mercancías es un elemento característico de las sociedades avanzadas, el transporte y las comunicaciones se convierten en estructuras básicas para el desarrollo económico y social.

La conducción eficiente significa un uso más eficiente de los medios de transporte y contribuye de forma importante al ahorro económico.

Además de la conducción eficiente, existen otras actuaciones complementarias a la misma en el transporte por carretera de vehículos industriales encaminadas al logro del ahorro energético y la reducción de emisiones al medio ambiente, orientadas a la gestión adecuada de las flotas de transporte y de sus políticas de renovación de vehículos.

2.3 Impacto del transporte en el medio ambiente

La combustión de carburantes en los vehículos produce dos tipos de emisiones por el tubo de escape:

- **Anhídrido carbónico (CO₂)**, inherente a todo proceso de combustión. Crece con el consumo de carburante.
- **Contaminantes** que afectan a la calidad del aire, dependen de la calidad de la combustión y los sistemas anticontaminación que tenga el vehículo.

En los motores diésel, cada vez que **un litro de gasóleo** se quema en el motor, por el tubo de escape salen **2,6 kg de CO₂**. Los científicos han demostrado que del CO₂ que se emite a la atmósfera una parte se acumula en la misma, siendo el principal causante de la modificación del denominado “efecto invernadero” que da lugar al conocido “cambio climático”. El efecto invernadero es fundamental para la vida en la tierra, pues hace que su temperatura media sea de unos 15º C, pero el incremento de concentración de este gas en la atmósfera por causa de la combustión de carburantes hace que dicha temperatura media tienda a subir, lo que puede ocasionar graves problemas a la humanidad como modificación de la meteorología o incremento del nivel de los mares, sequías, etc.

Emisiones de CO₂ por litro de gasóleo en un vehículo industrial



De aquí que todos los países están implementando medidas para reducir el consumo de carburantes fósiles mediante campañas de promoción de un uso eficiente de la energía y a través de programas de ahorro energético; pero, también, el usuario debe tomar conciencia de su propia responsabilidad.

Actuaciones encaminadas al ahorro energético y a la reducción de emisiones en el transporte por carretera:

- Reducir el consumo de los vehículos nuevos.
- Mayor utilización de los biocarburantes (biodiésel y bioetanol).
- Dirigir el mercado a vehículos de menor consumo.
- Conducir de forma más eficiente.
- Gestión eficiente de los medios de transporte.

Las **sustancias contaminantes** se emiten en cantidades mucho más pequeñas que las de CO₂, pero al acumularse en la atmósfera afectan a la calidad del aire y la salud de los seres vivos y el ensuciamiento del ambiente. Las más importantes son:

- El **monóxido de carbono** (CO)
- Los **hidrocarburos** (HC)

- Los **óxidos de nitrógeno** (NO_x)
- Las **partículas** (PM) que son causantes de la **opacidad** de los humos.

Estas emisiones se limitan para los vehículos industriales nuevos a través de las Directivas Europeas, conocidas como Euro 3, 4, y 5.

Evolución de los límites de emisiones para camiones y autobuses en Europa

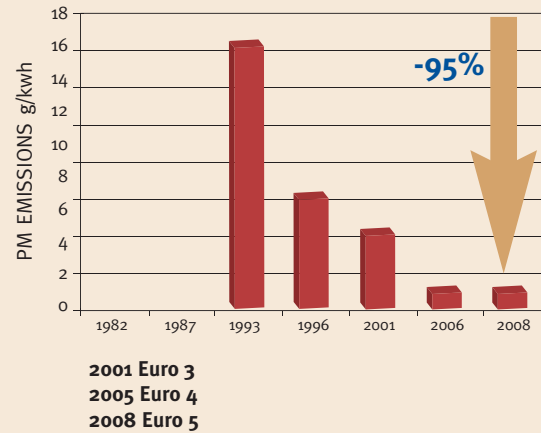
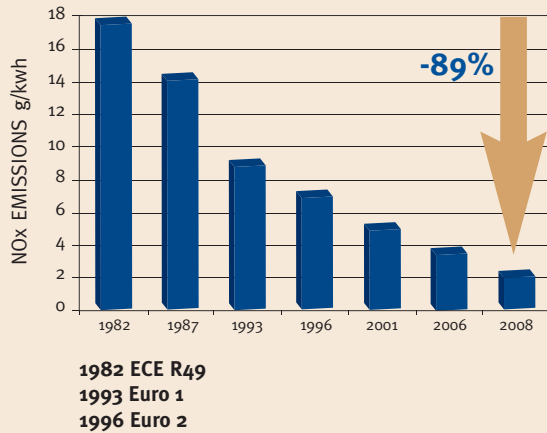
	Fórmula	Unidad	Euro 3 2001	Euro 4 2005	Euro 5 2008
Óxidos de Nitrógeno	NO _x	g/kWh	5	3,5	2
Hidrocarburos sin quemar	HC	g/kWh	0,66	0,46	0,46
Monóxido de carbono	CO	g/kWh	2,1	1,5	1,5
Partículas	PM	g/kWh	1,6	1,1	1,1
Humo		m-1	0,8	0,5	0,5

Las distintas normativas Euro entran en vigor en los años señalados para las nuevas homologaciones de vehículos y al año siguiente para los vehículos nuevos que se matriculen de anteriores homologaciones.

En las gráficas que se presentan a continuación, se muestra la reducción llevada a cabo de las emisiones de NO_x y de PM en los vehículos industriales a través de la entrada en vigor de las distintas normativas:



Evolución de las emisiones contaminantes por unidad de energía producida



Por cada litro de carburante consumido, un camión actual de 420 CV emite aproximadamente:

CO: 15 - 20 gramos
 HC: 2 - 3 gramos
 NOx: 5 - 8 gramos
 Partículas: 4 - 7 gramos

Conviene reseñar también, que algunas de las innovaciones tecnológicas que presentan los motores actuales, reducen las emisiones contaminantes, pero

aumentan ligeramente la emisión de CO₂, al incidir en ligeros aumentos en el consumo de carburante.

Entre las ventajas de los motores de últimas generaciones, figura la gestión electrónica de los distintos sistemas del vehículo, a través de una **unidad de control electrónica** que incorpora otras funciones como *autodiagnos* y *ayudas a la conducción* en general y a la *conducción económica* en particular, que utilizándose adecuadamente pueden reducir apreciablemente el consumo de carburante del vehículo.

Las nuevas normativas de control de la contaminación atmosférica obligan a los fabricantes a buscar **soluciones tecnológicas** cada vez más sofisticadas para los motores de los vehículos industriales. La inyección de alta presión con sistemas de inyector unitario o sistemas "Common rail", la sobrealimentación con postenfriado y turbo de paso variable, así como la recirculación de gases de escape (EGR), son algunas de las últimas tendencias de los motores de camiones y autobuses.

Una vez que los gases salen del motor **pueden ser tratados en el sistema de escape** antes de llegar a la atmósfera. Entre las soluciones posibles para tal fin, destacan los catalizadores que reducen los gases contaminantes del escape, los filtros de partículas y los sistemas SCR (Catalizador de Reducción Selectiva) para tratar los gases de escape con urea y eliminar los NOx.

2.4 Medición del consumo de carburante de los vehículos industriales

El funcionamiento del motor de un vehículo implica un consumo de carburante, al ser inyectado en los cilindros en litros o en gramos durante un tiempo medido en horas, por lo que la unidad de caudal de combustible sería:

- Gramos /hora
- Litros /hora.

Sin embargo, esta unidad no es la que se usa normalmente en los vehículos de carretera, ya que su *objeto es mover cargas o personas un cierto número de kilómetros* por lo que se usa en este caso:

- **Litros por cada 100 kilómetros** (l /100km)
- **Kilómetros por litro**

Atendiendo al motor de un vehículo, su consumo de carburante depende de la potencia, medida ésta en caballos vapor (CV) o en kilovatios (kW), que el motor entrega en cada momento, por lo que al hablar de motores, se suele emplear el término de **“factor de consumo” o “consumo específico”**, que es el gasto de carburante empleado en producir una unidad determinada de energía, el cual se puede expresar en:

- **Litros/CVh:** litros por cada caballo de potencia y cada hora de funcionamiento.
- **Gramos/CVh o g/kWh:** Teniendo en cuenta, a efectos de conversión de unidades, que 1CV equivale a 0,736 kW, y por tanto, 1kW equivale a 1,36 CV.

Conviene conocer, a efecto de la realización de cálculos, que el peso específico del gasóleo es del orden de 840 gramos por cada litro.

En el uso de un vehículo, la potencia demandada al motor depende de

- *El peso del vehículo y sus características técnicas*
- *La aceleración que se le imprime*
- *La pendiente de la carretera*
- *La velocidad a la que circula*
- *Las condiciones climatológicas*

El motor debe responder en cada momento a la entrega de potencia que las condiciones del tráfico y el conductor le demanden, por lo que consumirá la cantidad necesaria de carburante en cada momento y, como éste se emplea en mover el vehículo por la carretera, el consumo se suele medir en **litros** utilizados en recorrer **100 kilómetros**. Por tanto si empleamos menos carburante para hacer un mismo recorrido o hacemos más kilómetros con la misma cantidad de carburante, estamos disminuyendo el consumo.

Ahora bien, **el consumo es un valor instantáneo**, y por lo tanto, variable en función del tiempo. Por tanto, una forma de reducir el consumo medio sería a través de la reducción del consumo en cada uno de los instantes, evitando en la medida de lo posible, los periodos de consumo con el vehículo parado y su motor funcionando a ralentí.

Disponer de un motor capaz de entregar mucha potencia, para emplear de forma habitual una potencia mucho menor, da lugar a mayores consumos que si empleáramos para ello un motor de menor potencia máxima. El propietario debe ser capaz, por tanto, de seleccionar el motor con una potencia adecuada para el uso requerido a su vehículo.

Ejemplos de camiones con motores de distintas potencias



Además del motor, el tipo de caja de cambios, así como el puente trasero de reducción, repercutirán en el consumo del vehículo. Actualmente, los fabricantes ofrecen una amplia oferta en los distintos sistemas del



vehículo, pudiendo el comprador personalizar prácticamente el vehículo en función de sus necesidades.

Por esta razón, es de gran importancia la consideración por parte del comprador, tanto de las características necesarias que deben tener los distintos sistemas del vehículo, como de la oferta disponible en el mercado, cotejando la información detallada al respecto facilitada por los distintos fabricantes.

2.5 Ventajas de la conducción eficiente

La evolución tecnológica ocurrida durante los últimos años, ha modificado en gran medida el diseño de los vehículos y ha permitido la introducción de importantes modificaciones en el motor y en los distintos sistemas destinados a aumentar su rendimiento, reduciendo su consumo de carburante y sus emisiones. Estas mejoras tecnológicas demandan al conductor un **nuevo estilo de conducción** acorde con ellas y que aproveche las ventajas que proporcionan.

La conducción eficiente ofrece las siguientes ventajas:

Ahorro de energía.

El conductor con su comportamiento tiene una gran influencia sobre el consumo de carburante del vehículo, dando lugar a ahorros de carburante del orden del 10%.

Esto supone un considerable ahorro energético para nuestro país, mejorándose además la balanza de pagos y reduciéndose la dependencia energética del exterior.

Ahorro económico para las empresas de transporte.

El carburante supone la principal partida en los gastos que genera la actividad de un vehículo industrial. Una mayor eficiencia en el consumo de carburante incidirá en un ahorro de costes y por tanto, en un mayor beneficio económico para la empresa.

Reducción de los costes de mantenimiento.

El efecto de reducción de consumo está asociado no sólo a un menor coste en carburante, sino también a un menor coste en mantenimiento del vehículo,

ya que las nuevas pautas a seguir, provocan que los distintos sistemas del vehículo (frenos, embrague, caja de cambios, motor...), estén sometidos a un esfuerzo inferior al que soportarían en el caso de la conducción convencional.

Aplicando las técnicas de la conducción eficiente, se han registrado reducciones medias de utilización de la caja de cambios del orden del 30%.

Reducción de emisiones.

La reducción del consumo de carburante a través de la puesta en práctica de la conducción eficiente va ligada a una reducción de las emisiones de CO₂ y de contaminantes al medio ambiente.

Con la reducción de emisiones de CO₂ lograda por la conducción eficiente, se contribuye a la resolución de los problemas del calentamiento de la atmósfera y al cumplimiento de los acuerdos internacionales en esta materia.

Mejora de la velocidad media.

Con la conducción eficiente se realizan las aceleraciones de una forma más efectiva, se evitan en mayor medida las detenciones y se aprovechan mejor las inercias que presenta el vehículo en su circulación.

Reducción del riesgo de accidentes.

La Conducción Eficiente incrementa la seguridad en la conducción, ya que estas técnicas de conducción están basadas en la previsión y en la anticipación. Esta mejora en la seguridad está constatada a través de distintos estudios realizados en países europeos donde lleva tiempo implantada, con reducciones en las cifras y gravedad de los accidentes de tráfico.

Mejora del confort.

Además de todos los sistemas de mejora del confort que incorporan los vehículos modernos, se puede hacer que el viaje sea aún más cómodo mediante la nueva Conducción Eficiente. Ante todo la Conducción Eficiente es un estilo de conducción impregnado de tranquilidad y sosiego, que reduce las tensiones y el estado de estrés producido por el tráfico al que están sometidos los conductores.

Como se puede apreciar en las distintas partidas que muestra la tabla que aparece a continuación, una conducción más eficiente rebajaría los costes de las parti-

das de combustible, neumáticos, mantenimiento y reparaciones, es decir, repercutiría sobre el 40% de los costes totales de operación del vehículo.

Costes de operación de un vehículo:

En un vehículo de 420 CV con una MMA (masa máxima autorizada) de 40t y una carga útil de 25t, que recorre anualmente 120.000 km con un ratio de ocupación del 85 %, su reparto porcentual medio aproximado de los costes de operación sería el siguiente:

Concepto	% del Total
Amortización	14,2%
Financiación	1,7%
Personal del conducción	24,9%
Seguros	6,5%
Costes Fiscales	0,8%
Dietas	12,3%
Combustible	29,4%
Neumáticos	5,5%
Mantenimiento	1,7%
Reparaciones	3,0%
TOTAL	100%

3

Tecnología de motores y vehículos



3

TECNOLOGÍA DE MOTORES Y VEHÍCULOS

Para la correcta comprensión de los conceptos asociados a la Conducción Eficiente, es de gran utilidad el conocimiento de una serie de aspectos técnicos sobre los motores y el comportamiento de los vehículos. Cuanto mejor conocimiento se tenga del vehículo, mejor utilización se hará del mismo.

3.1 Conceptos de Potencia y Par Motor

El funcionamiento de un motor tiene como objetivo fundamental, la extracción de la energía almacenada en el carburante en forma química, y su transformación en energía mecánica, para la realización de un trabajo.

El carburante se transforma en potencia precisamente quemándose de manera controlada en el interior de los cilindros del motor. Para su combustión **necesita del aire**, tomado de la atmósfera y comprimido por el turbo. En el proceso se eleva la temperatura de la cámara de combustión, haciendo que los gases en su interior se inflamen y tiendan a expandirse, empujando al pistón hacia abajo por el interior del cilindro y transmitiendo la fuerza a las bielas y desde éstas al cigüeñal. Esta energía mecánica se aprovecha después para mover el vehículo.

Para realizar una conducción eficiente, es necesario el conocimiento de las prestaciones que se le solicitan al motor en cada momento, por lo que conviene entender los términos de par y de potencia, cómo se actúa sobre ellos y su relación con el consumo.

Las dos características que mejor describen las prestaciones de un motor de combustión interna de un vehículo son sus curvas de **potencia máxima** y de **par motor máximo**.

El concepto de par, se puede entender como una fuerza de rotación aplicada al final de un eje giratorio. Por ejemplo, la fuerza que se hace para girar un destornillador a la hora de enroscar un tornillo es un par. Cuanto más par se desarrolle, más se podrá apretar el tornillo.

En un vehículo hay que distinguir dos pares fundamentales:

- **El Par Motor.** Es el par desarrollado por el motor en cada instante y medido en el final del cigüeñal, volante de inercia o primario del embrague. Se produce debido a la combustión del carburante en los cilindros, por lo que, en general, cuanto más se apriete el acelerador mayor será el par obtenido.
- **El Par en Rueda.** Es el par que se aplica en la rueda, proporcionando la fuerza de tracción que será la que realmente mueva el vehículo. Es diferente al par motor, puesto que la caja de cambios se encarga de multiplicarlo, ya que, como se verá después, al reducir la velocidad de giro en la caja se multiplica el par.

El *Par Motor Máximo*, que es el dato habitualmente proporcionado por los fabricantes, es la máxima fuerza de giro que puede proporcionar el motor. Se da solamente en unas condiciones determinadas:

- Plena carga: acelerador pisado al 100%.
- Régimen de revoluciones de motor intermedio, que es aquel en el que se consigue la optimización de diversos factores, entre ellos el rendimiento del turbo y la combustión.

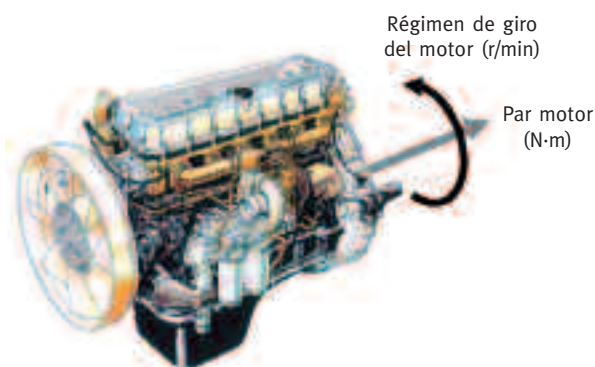
A **cargas parciales**, es decir, sin el acelerador a fondo, no se puede obtener el par máximo del motor.

- La **potencia** es la cantidad de trabajo que puede desarrollar un motor en un tiempo determinado.

Cuanta más potencia tenga un motor, más trabajo podrá realizar en el mismo tiempo. Con un *motor más potente*, un camión puede:

- Acelerar un vehículo más deprisa.
- Subir una pendiente a más velocidad.
- Remolcar cargas más pesadas.

El motor proporciona par y régimen de giro



Como se puede ver en la figura, el motor proporciona en cada momento un par y un régimen de giro. El valor de la potencia en cada instante se obtiene al *multiplicar el par por el régimen de giro*:

$$\text{Potencia (CV)} = \frac{\text{Par motor (Nm)} \times \text{Régimen (r/min)}}{7024}$$

Por ello, en un motor aumenta la potencia, bien por que se aumente el par apretando el acelerador, o bien porque se aumente el régimen de giro.

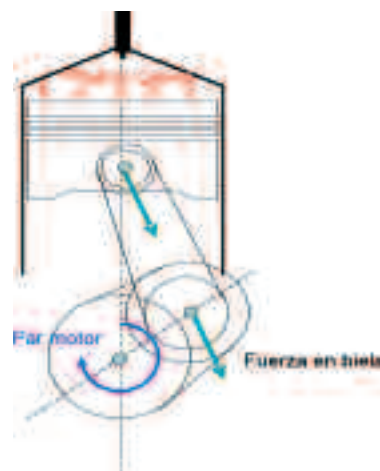
La **potencia máxima** suele darse a altos regímenes (revoluciones) del motor y el par máximo a regímenes medios o bajos.

La potencia máxima del motor da lugar a la **mayor potencia en rueda**, lo que condiciona la máxima pendiente que podrá superar el vehículo o la máxima velocidad que podrá alcanzar en una pendiente.

En un motor que funciona a **potencia máxima** (régimen de motor elevado y acelerador a fondo), el consumo es muy elevado. En circunstancias normales de circulación, no es necesario el desarrollo de potencias tan elevadas, las cuales dan lugar a mayores consumos de carburante.

3.2 El motor como consumidor de energía

Croquis de transmisión de la fuerza en un motor alternativo



La presión ejercida por la combustión en el cilindro, empuja el pistón y genera un par motor. Parte de la energía de la combustión se pierde en su transferencia hacia el eje de salida del motor. Estas pérdidas son inevitables y, en cierta manera, necesarias para que pueda funcionar. Las más importantes son las que se detallan a continuación:

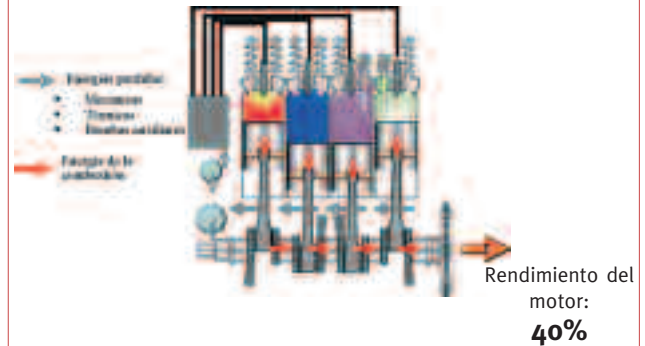
– Pérdidas de energía de origen térmico:

- **Sistema de refrigeración:** el fluido refrigerante (agua + aditivos) se encarga de mantener la piezas internas del motor a una temperatura adecuada para su funcionamiento. Aproximadamente el 15% de la energía extraída del combustible se pierde en forma de calor disipado a través del sistema de refrigeración.
- **Gases de escape:** los gases que salen por el escape lo hacen a temperaturas elevadas (400 – 500 °C), llevándose consigo casi un 30% de la energía del carburante.

- **Pérdidas de energía de origen mecánico:** son las debidas a los rozamientos internos de las diversas piezas del motor y las debidas a gasto de potencia para los servicios auxiliares de las bombas de inyección de aceite, y de agua y para el alternador. Rondan el 15 % de la energía del combustible. La energía perdida a través de los rozamientos mecánicos, se disipa finalmente a través del radiador de aceite o del mismo radiador de refrigerante del motor.

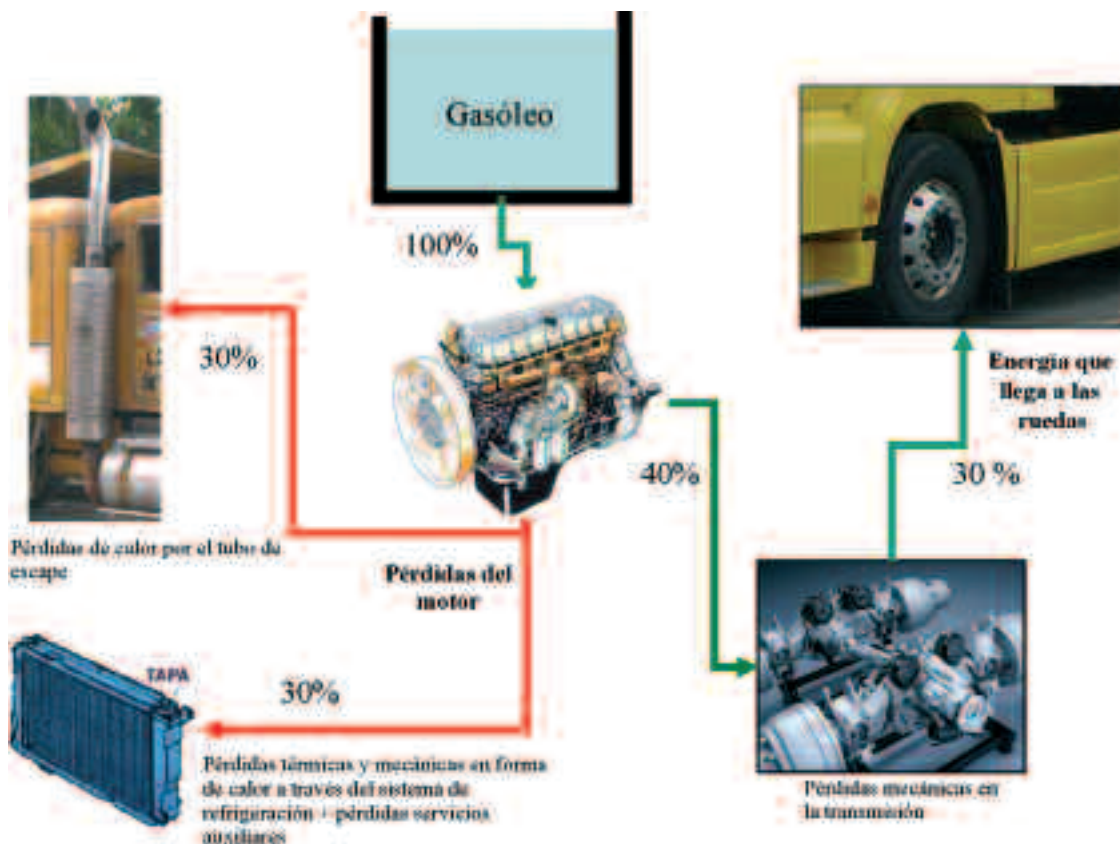
Por lo tanto, queda aproximadamente un **40 %** de la energía inicial, la cual es proporcionada por el motor en forma de potencia para accionar la transmisión. Como en ésta se pierde aproximadamente otro 10 % de la energía disponible inicialmente, **a la rueda llega sólo en torno al 30 %** de la energía del combustible, cuando un vehículo avanza por una carretera a velocidad constante.

Balance energético del motor



La siguiente figura, muestra el balance energético que tiene lugar en el funcionamiento de un vehículo cuando circula por una carretera a una velocidad constante:

Ejemplo de balance energético en el sistema de propulsión de un camión circulando por carretera a velocidad constante



MUY IMPORTANTE:

Existen condiciones de utilización de los motores en las que el consumo de carburante es cero. Cuando el motor se encuentra girando sin pisar el acelerador, con la relación de marchas en la que se circula engranada (retención), estando o no accionado el retardador, no se inyecta combustible en los cilindros, es decir, **no se consume carburante**.

Cuando al reducirse la velocidad del vehículo el régimen del motor se acerca al de ralentí, esta condición desaparece, volviendo a inyectarse una pequeña cantidad de combustible para asegurar que el motor no se pare.

3.3 Curvas características del motor y curvas de equiconsumo

Un motor de automoción normalmente trabaja en condiciones distintas a las de plena carga (acelerador a fondo). Para conocer cuáles son las prestaciones del motor en cualquier condición de régimen de giro y posición del acelerador, se utilizan las **curvas características**. Estas curvas permiten entender las posibilidades de utilización del motor de un vehículo y estudiándolas con detalle se obtienen las características principales que definen el comportamiento de cada motor.

3.3.1 Curvas de Par y de Potencia

Curva de par a plena carga: es la habitualmente proporcionada por el fabricante, y muestra el par máximo

proporcionado por el motor *a cada régimen de giro* cuando la carga es máxima, es decir, el *acelerador está pisado a fondo*.

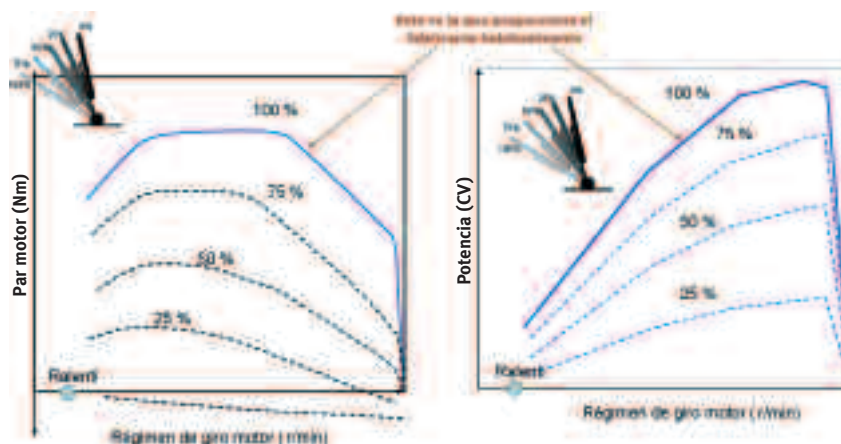
Curva de par a carga parcial: muestra el par proporcionado por el motor a diferentes posiciones del pedal acelerador, por ejemplo al 25%, 50% ó 75% de su recorrido.

Curva de potencia a plena carga: es también la que habitualmente proporciona el fabricante, y muestra el valor de la potencia que entrega el motor *a cada régimen de giro* cuando la carga es máxima, es decir, el *acelerador pisado a fondo*.

Curva de potencia a carga parcial: muestra la potencia proporcionada por el motor en función de las revoluciones del mismo, cuando la carga es menor de la máxima, es decir a posiciones del pedal acelerador de, por ejemplo, el 25%, 50% ó 75% de su recorrido.

Tan importante o más que el valor que alcanza el par motor máximo, o el de la potencia máxima, será el conocimiento por parte del conductor de los rangos o intervalos de revoluciones en las que obtienen estos valores. Los valores límites de revoluciones que definen estos rangos, varían de un vehículo a otro y son normalmente facilitados por el fabricante en la documentación técnica del vehículo, y en caso de no disponerse de los mismos, se recomienda solicitarlos al fabricante.

Curvas características de un motor actual





Como se verá en el siguiente apartado, el intervalo de revoluciones de par máximo va a ser la referencia para la realización de los cambios de marcha y de la circulación del vehículo de una forma eficiente, mientras que el de potencia máxima será utilizado para las situaciones más exigentes de utilización del motor, dando lugar a mayores consumos de carburante.

3.3.2 Curvas de equiconsumo

Estas curvas se suelen dibujar sobre las de par (o de potencia) del motor y representan líneas de nivel de consumo específico constante. Es decir, las condiciones del motor en cada curva son tales que la cantidad de gramos de combustible necesarios para producir una determinada cantidad de energía es constante, o lo que es lo mismo, en las que el rendimiento del motor es constante.

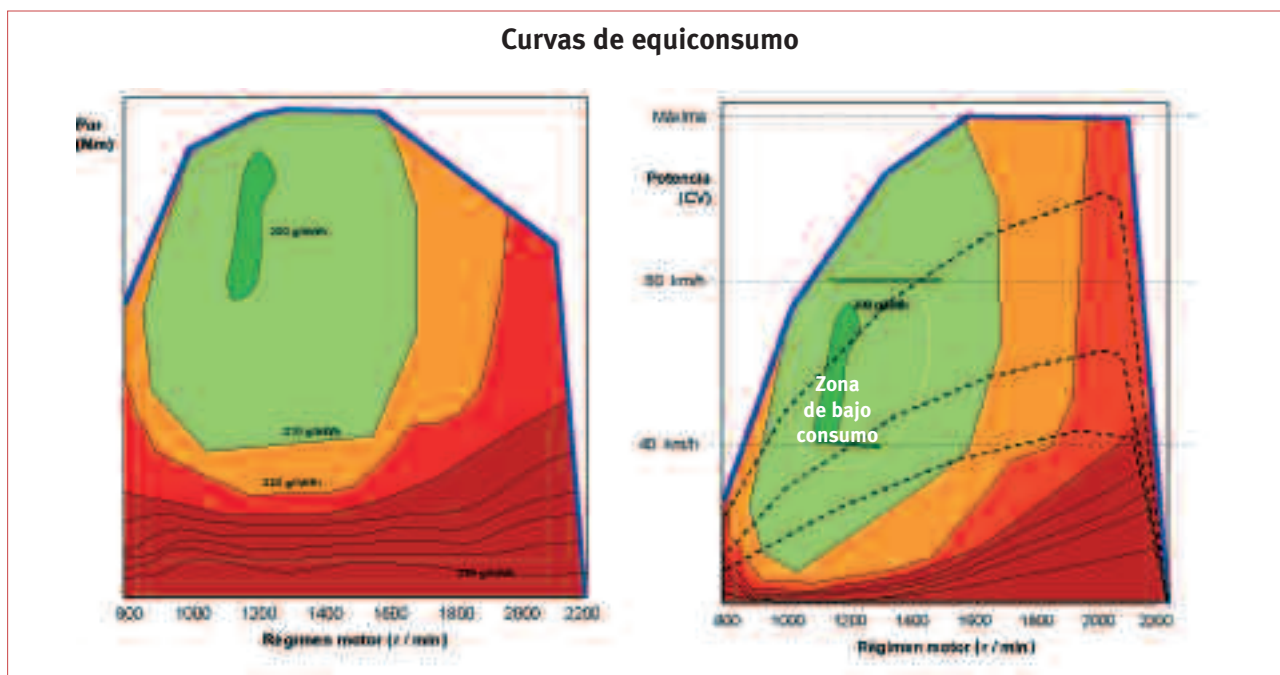
Existe una zona, denominada “polo de mínimo consumo”, que proporciona el **menor valor de consumo específico** (en g/CVh o en litro/CVh), es decir el **mejor rendimiento del motor**. La zona de consumo específicos mínimos está situada normalmente en regímenes ligeramente inferiores al de par máximo o en la zona más baja del mismo, y con acelerador bastante apretado, aunque no a fondo (en torno a las 3/4 partes de su recorrido). El régimen de consumo mínimo baja cuando el acelerador está menos apretado.

Por lo tanto, mantener el motor en *condiciones de trabajo cercanas a las de menor consumo específico* proporciona **menores consumos para una misma cantidad de energía producida**. En estas condiciones el motor aprovechará mejor el carburante por lo que el vehículo consumirá menos haciendo el mismo trabajo, o lo que es lo mismo, realizando el mismo trayecto.

Las “curvas equiconsumo” dan información sobre las zonas de mínimos consumos por unidad de potencia entregada. Si sobre dichas curvas se superponen las de respuesta del motor a varias posiciones del pedal acelerador, se puede ver que a potencia constante, existe una zona de régimen de giro donde el consumo específico es mínimo, y por tanto, si se circula en estas condiciones, lo será también el consumo medido en l/100 km. Esta zona se corresponderá con la parte inferior de la zona verde del cuentarrevoluciones.



Cuentarrevoluciones



Sin embargo, conviene aclarar que un motor consumirá menos caudal de combustible cuanto más baja sea la potencia que se le demande.

Un vehículo necesita más potencia para ir a mayor velocidad, pues aumentan las resistencias aerodinámica y de rodadura. En la situación de circulación a una determinada velocidad, se necesita una cantidad fija de potencia entregada por el motor. En la gráfica arriba mostrada de potencia/ régimen del motor, si el vehículo circula a 40 km/h (línea horizontal inferior), se observa que la potencia necesaria para circular se puede obtener de distintas formas:

- a altas revoluciones, circulando en relaciones de marcha que no son las más largas y con el pedal acelerador poco pisado.
- a más bajas revoluciones, circulando en marchas más largas y con el acelerador pisado en mayor medida, concretamente en torno a las 3/4 partes de su recorrido.

Así pues, en este último supuesto, el motor trabajará en la zona de mínimos consumos específicos, del orden de 200 g/kWh, consumiendo considerablemente menos que en el primer caso, donde los consumos específicos rondarían los 230 g/kWh.

3.3.3 Fuerzas de resistencia al avance de un vehículo

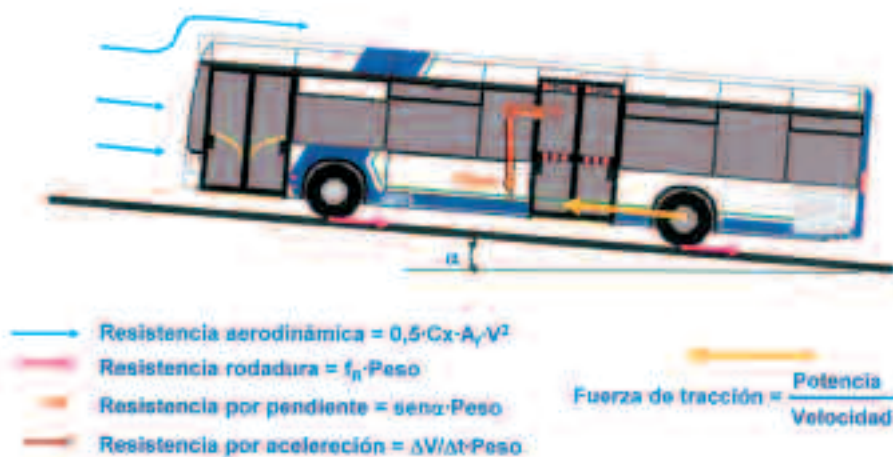
Los vehículos pueden mantener una velocidad, acelerar y subir pendientes, debido a que las ruedas motri-

ces ejercen una fuerza de empuje sobre el eje y en contra del suelo, transmitida por el rozamiento neumático-asfalto. Esta es la denominada **fuerza de tracción en rueda** que se puede obtener dividiendo el par en rueda entre el radio de la rueda.

La fuerza de tracción en rueda, vence a una serie de fuerzas que son las que contrarrestan el avance y aceleración del vehículo, conocidas como “fuerzas de resistencia al avance”, y que a continuación se detallan:

- **Fuerza de resistencia al avance por rodadura:** Al rodar un neumático cargado por una superficie dura se deforma. Esto provoca una fuerza que se opone al movimiento del mismo, llamada **resistencia a la rodadura**. En vehículos cargados y circulando a bajas velocidades, ésta es la resistencia que más energía requiere para su vencimiento, llegando a suponer hasta un 40% de la fuerza total resistente. Esta fuerza de resistencia es proporcional a la masa del vehículo y depende del tipo y número de neumáticos, *aumentando considerablemente cuando el neumático está desinflado*.
- **Fuerza de resistencia al avance por pendiente:** como es sabido, la fuerza de la gravedad tiende a evitar que cualquier cuerpo ascienda y, por lo tanto, cuando sube por una pendiente, es necesario vencer esta fuerza. De la misma manera, cuando se desciende por una rampa, esta misma fuerza favorece el movimiento, tendiendo a acelerar al camión. Esta fuerza depende directamente de la masa total del vehículo y de la inclinación de la pendiente.

Fuerzas a favor y en contra del movimiento



- **Fuerza de resistencia al avance por aerodinámica:**

Cuando un vehículo avanza, debe ir desplazando el aire que tiene delante y llenando el hueco que va dejando detrás. Cuanto mayor es la velocidad, mucho mayor es la potencia necesaria para realizar dicho trabajo, es decir, para vencer la **resistencia aerodinámica**. La resistencia aerodinámica depende de la sección frontal del vehículo, de la forma del camión y de la densidad del aire y aumenta con el aumento de la velocidad elevado al cuadrado.

Duplicar la velocidad, equivale a multiplicar por 8 la potencia necesaria para vencer la resistencia aerodinámica. Por ello, los componentes que modifican la aerodinámica del vehículo, cobran gran importancia, por lo que se recomiendan las formas suaves, sin alteraciones bruscas de sección ni zonas angulosas.

Los spoilers y deflectores en techo de cabina reducen bastante el consumo pudiendo lograrse cifras medias de ahorro de alrededor de un 6 % y de más del 10 % a la velocidad de 90 km/h.

Los spoilers se ajustarán de forma que su parte superior quede enrasada con la parte alta de la carga.

- **Fuerza de resistencia por aceleración:** al acelerar un vehículo, se necesita vencer una fuerza proporcional a la masa del vehículo por la aceleración a la que se le somete. Por tanto, en un proceso de aceleración, cuanto mayor sea la

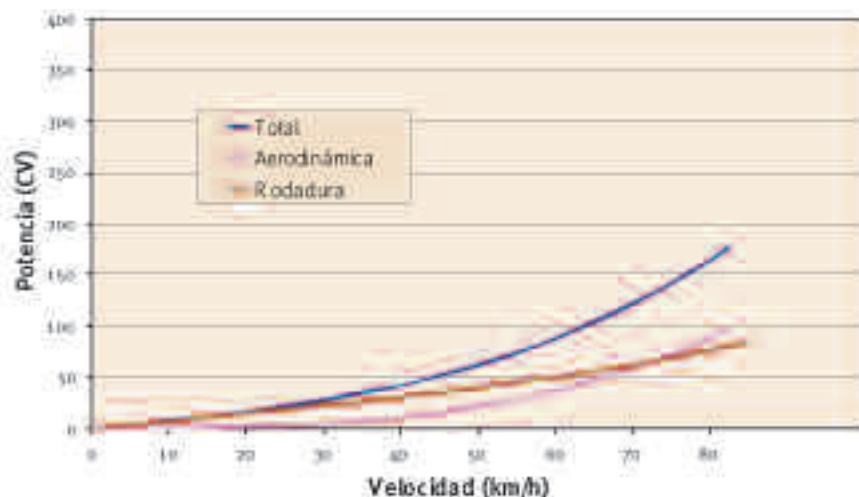


Deflector

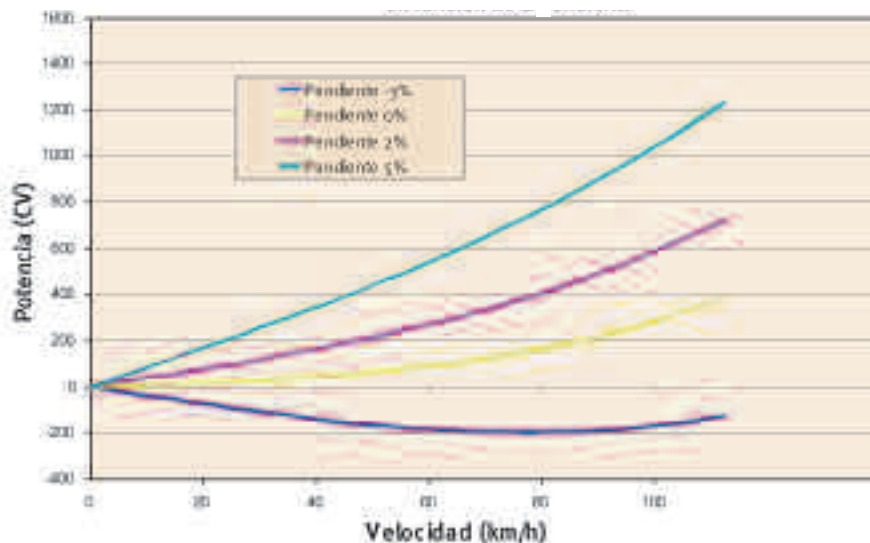
aceleración pretendida o cuanto mayor sea la masa del vehículo, mayor tendrá que ser la fuerza de tracción en rueda.

Las fuerzas de resistencia dependen de la velocidad del vehículo. La figura adjunta muestra para un camión de 40 toneladas la evolución de las potencias de resistencia por rodadura y aerodinámica así como la evolución de la potencia cuando se sube o se baja una pendiente. Las zonas de potencia negativa indican que la pendiente “empuja” al vehículo sin necesidad de fuerza de tracción.

Potencias necesarias para el avance de un camión de 40t en llano a una determinada velocidad



Potencia necesaria en un camión de 40t para mantener una velocidad en función de la pendiente



3.4 El consumo de energía en un vehículo

El consumo en litros/100km de un vehículo, se puede obtener de la siguiente forma:

$$C = 0,09 \times C_e \times \frac{P}{v}$$

Siendo:
 C= Consumo (l/100Km)
 Ce= Consumo específico (g/Kwh)
 P= Potencia (CV)
 v= Velocidad (Km/h)

Atendiendo a esta fórmula, se podrían dar los siguientes casos:

- Para una misma potencia y consumo específico del motor, el consumo disminuye con el aumento de la velocidad.
- Para una misma velocidad y consumo específico del motor, el consumo disminuye con la disminución de la potencia.
- A igualdad de potencia y velocidad, el consumo disminuye con la disminución del consumo específico; ésta es la forma de aprovechar bien el motor, utilizándolo en la zona de menores consumos específicos.

El vehículo en su movimiento por la carretera está sometido a condiciones diferentes, como pueden ser:

- Acelerar para salir desde parado
- Acelerar para aumentar la velocidad ya en movimiento

- Mantener una velocidad constante baja en llano
- Mantener una velocidad constante alta en llano
- Subir una pendiente de mayor o menor intensidad
- Bajar una pendiente de mayor o menor intensidad
- Vehículo parado con motor en marcha

Cada situación exige una velocidad diferente y una determinada fuerza de tracción en las ruedas motrices que se traduce en **una potencia diferente solicitada al motor**. La fuerza de tracción debe vencer las resistencias a la rodadura, aerodinámica, aceleración y pendiente que cada situación determine. Conociendo aproximadamente las *curvas equiconsumo del motor*, para la entrega de una determinada potencia, se podrá saber en qué rangos de revoluciones y grados de carga del pedal acelerador, el motor consume menos.

Las zonas de menores consumos específicos de un motor son las que los fabricantes indican con el color verde en el cuentarrevoluciones. Los mínimos consumos se corresponden con regímenes de motor de la zona inferior de par máximo o algo menores en motores modernos. Este régimen, varía según la cilindrada de los motores entre las 1.000 y 1.500 r/min.

Por tanto, en cada situación del tráfico, la potencia resistente debe ser proporcionada por el motor, seleccionando entre las posibles condiciones de su funcio-

namiento (definidas por la relación de marchas seleccionada, la posición del pedal acelerador y el régimen de giro del motor), la que permita obtener un menor consumo de carburante, siempre sin salirse de la zona de par máximo.

No se debe circular con el motor funcionando por debajo de la zona de par máximo, es decir, por debajo de la zona verde del cuentarrevoluciones, ya que los vehículos suelen presentar una brusca caída de par al entrar en esta zona, lo que podría dar lugar a problemas por falta de respuesta ante distintas situaciones del tráfico.

En las gráficas que se muestran a continuación, se superponen las 3 curvas características de un motor a funcionando a plena carga (par máximo, potencia máxima y consumo específico) de 2 motores modernos de vehículos industriales. Estas curvas, dadas por el fabricante, son indicativas de las características de funcionamiento de los respectivos motores.

En ellas se observa cómo la zona de mínimos consumos específicos se extiende desde la zona de par máximo hasta regímenes más altos del motor, llegando a entrar en los inicios del régimen de potencia máxima en el caso de la segunda gráfica.

El consumo total del vehículo, como ya se ha visto, es el producto del consumo específico por la potencia

proporcionada por el motor. Los menores consumos, por tanto, se obtendrán combinando estas dos variables, de forma que se mantengan sus valores lo más bajo posible. Pero, como se ve en las gráficas, ambas están relacionadas, y por tanto, se intentará llegar a la combinación de las mismas que proporcione el mínimo consumo.

Por lo tanto, el mínimo consumo se obtendrá manteniendo el motor en la zona de mínimos consumos específicos (habitualmente la zona verde del cuenta-revoluciones) y con bajas demandas de potencia. Es decir, minimizando el régimen sin salirse de la zona verde del cuentarrevoluciones.

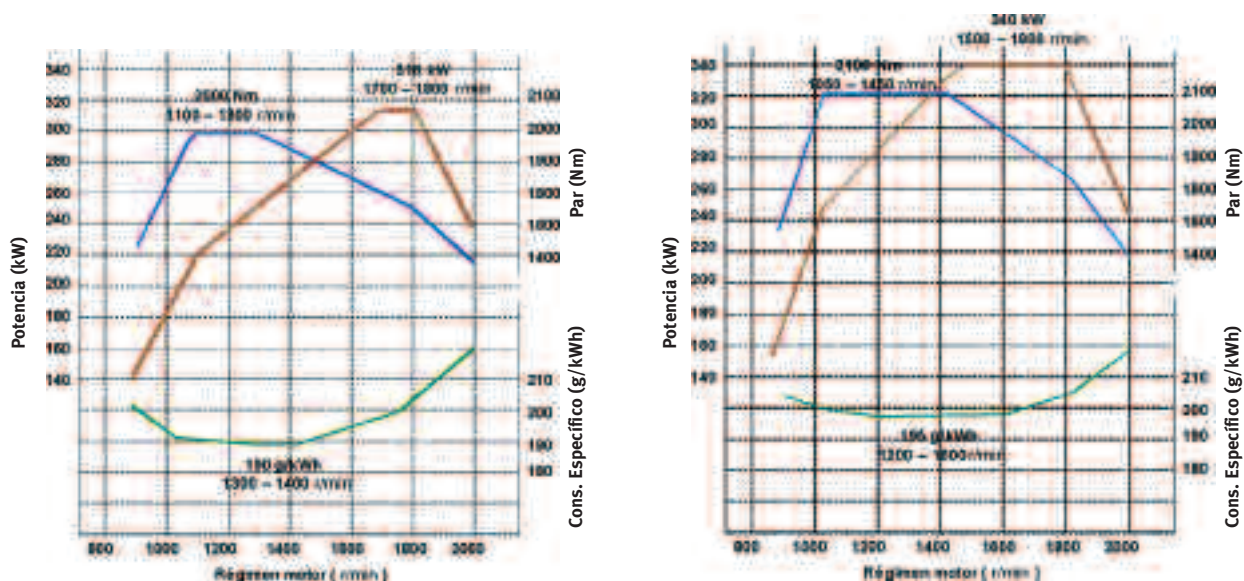
3.5 Parámetros externos al vehículo: influencia en el consumo

Existen otras variables externas al vehículo e independientes del estilo de conducción, que afectan al consumo de carburante del vehículo:

El **tipo de carretera** o la **orografía del terreno** por el que discorra un viaje, pueden influir de manera notable en el consumo de carburante del vehículo.

Los **factores meteorológicos** también afectan al consumo de carburante, tanto por su implicación directa como por la modificación que exigen al conductor de

Ejemplo de curvas características de 2 motores de camión



su actitud ante la situación que presenta la carretera. El viento a favor lógicamente reduce el consumo y el viento en contra lo aumenta. Temperaturas atmosféricas muy bajas aumentan el consumo por su influencia en la resistencia aerodinámica (la densidad del aire aumenta al bajar la temperatura), así como por la mayor resistencia a la rodadura y por un cierto incremento de la fricción en los componentes de la transmisión, al no estar calientes.

El viento en contra aumenta el consumo por efectos aerodinámicos hasta un 8 % con viento de 18 km/h y hasta un 18 % con viento de 36 km/h en un vehículo con deflectores en cabina.

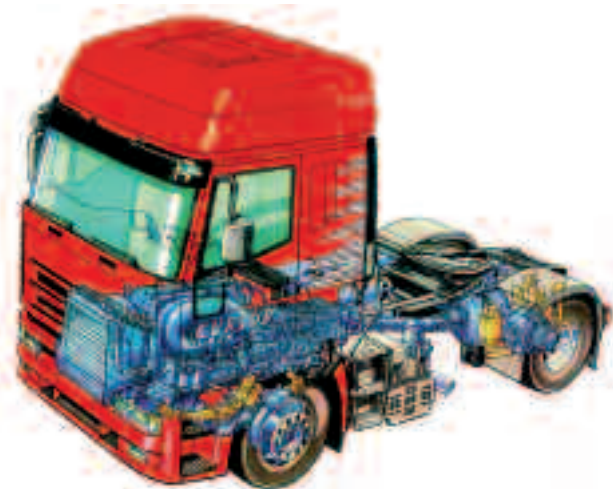
Una bajada de temperatura atmosférica de unos 10 °C aumenta el consumo en torno a un 4 %.

3.6 La caja de cambios y su influencia en la tracción y el consumo de carburante

Ya se ha visto cómo el vehículo obtiene del motor la potencia necesaria para moverse, a través de un par y de una velocidad de giro a la salida del embrague. Pero esta potencia no es directamente utilizable en la rueda, dado que el par suministrado por los motores es demasiado bajo y la velocidad de giro demasiado alta.

Por ello, los vehículos están dotados de una serie de elementos, que constituyen el **sistema de transmisión**, para adaptar la potencia saliente del motor a unas

Sistema de propulsión y transmisión del vehículo

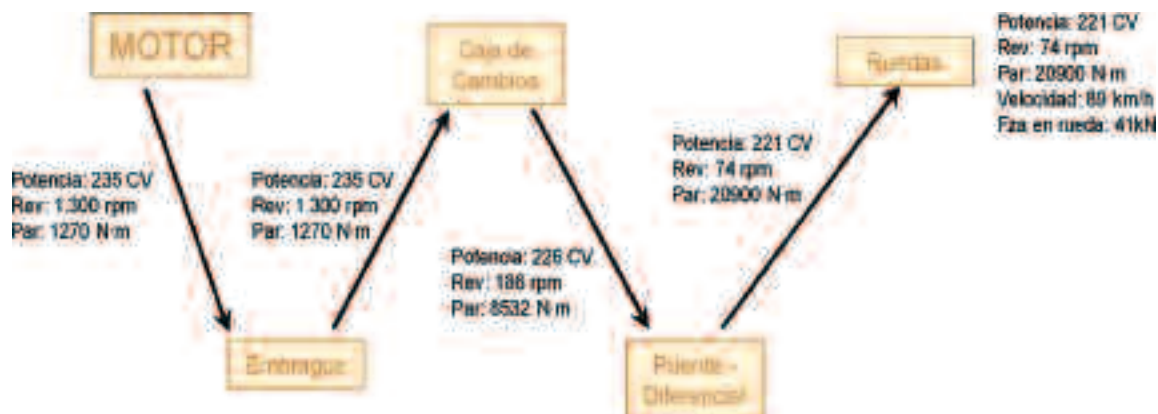


condiciones que sirvan para utilizarla para **propulsar el vehículo**.

Los elementos que componen esta cadena de transmisión son el embrague, la caja de cambios, el árbol de transmisión y el puente o grupo. En ellos se realizan funciones distintas, a saber:

- a) **Embrague:** sirve para desacoplar el giro del motor y el giro de las ruedas, de tal manera que se separa físicamente el eje que proviene del motor con el eje que entra en la caja de cambios. Esto permite mantener *girando el motor con el vehículo parado* y, en el inicio del movimiento del

Transmisión de la potencia desde el motor a las ruedas



vehículo, que el motor esté funcionando a una velocidad distinta a la entrada de la caja de cambios. Si esto no fuera así, no sería posible iniciar el movimiento del vehículo, ni hacer cambios de marcha sin que el vehículo diera tirones.

b) Caja de cambios: es el elemento fundamental del sistema de transmisión, ya que permite seleccionar la relación entre el régimen de giro del motor y el que llega a las ruedas. La potencia se transmite, apenas con pérdidas, del eje de entrada de la caja de cambios al eje de salida. Mediante la caja de cambios, se selecciona cómo aplicar esa potencia hacia la rueda, es decir qué combinación de par (fuerza en el eje) y velocidad de giro se quiere transmitir a la rueda. Para una potencia dada del motor, cada una de las marchas de la caja de cambios proporcionará diferente par y velocidad de giro en las ruedas.



Palanca de caja de cambios

Una marcha corta hace que el eje de salida de la caja gire más despacio, por lo que su par será mayor que el de una marcha larga, en la que el régimen del eje de salida será mayor, pero a costa de un par menor.

Normalmente la caja transmite la potencia y aumenta el par en la misma proporción que reduce el régimen. Así, cuanto más fuerza de tracción se quiera en las ruedas, menos velocidad habrá de tenerse en las mismas, y viceversa.

En la arrancada, o en una subida, se necesita mucha fuerza de tracción (par) en las ruedas, lo cual será a costa de una baja velocidad de giro de las mismas. Esto es lo que ocurre cuando se selecciona una de las marchas cortas del vehículo: se tiene mucha fuerza en las ruedas, con lo que se puede arrancar, remontar pendientes pronunciadas o acelerar, pero a

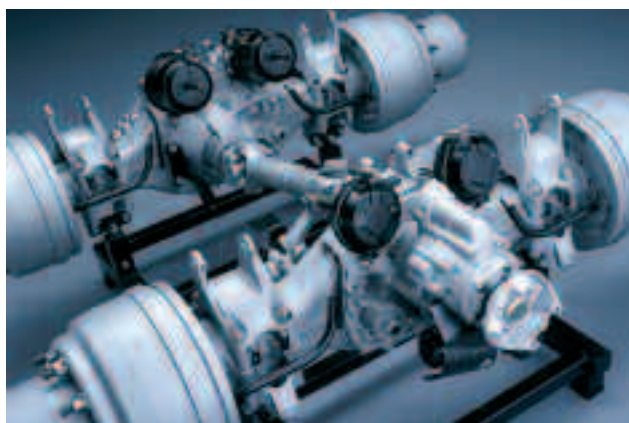
cambio, el vehículo circula a velocidad lenta. Por el contrario, si no se necesita mucha fuerza en las ruedas del vehículo, pero se trata de mantener una velocidad de cruce alta, se ha de seleccionar una marcha larga. De esta manera, se tiene alta velocidad de avance del vehículo, pero disponiendo de menor fuerza en las ruedas.

En definitiva, la caja de cambios es el mecanismo del que dispone el vehículo para seleccionar cómo se desea que llegue la potencia producida por el motor a las ruedas. Si se desea mucha fuerza se utilizan marchas cortas, y si se quiere velocidad, se utilizarán marchas largas.

c) Árbol de transmisión: es un eje que se encarga de llevar la potencia saliente de la caja de cambios hacia el puente, para acercarla a las ruedas.

d) Puente: es el mecanismo que, a partir de la potencia que le entra desde el árbol de transmisión, hace girar uno o más ejes, encargados de llevar el giro a las ruedas. Normalmente introduce también una cierta reducción de régimen de giro entre el árbol de transmisión y las ruedas para permitir mayor régimen de giro a la salida de la caja de cambios y con ello reducir el tamaño de la misma.

Se deberá tener en cuenta que, cada vez que se realiza un cambio de marchas, se tiene, además de un



Puente de reducción doble



Puente de reducción

pequeño, pero acumulable desgaste de la caja de cambios y del embrague, un consumo de carburante durante la operación, por lo que se debe ejecutar esta maniobra siempre y cuando sea necesario, evitando los cambios de marcha superfluos. Además, estos cambios provocan una pérdida en la velocidad del vehículo, que se tendrá que recuperar posteriormente acelerando tras la realización del cambio.

3.7 La inercia de un vehículo en movimiento

Un vehículo en su circulación, lleva asociada una energía que depende del valor de su masa y de su velocidad. El producto de ambas magnitudes es lo que se llama “cantidad de movimiento” o más comúnmente **inercia**. Por tanto, los camiones y autobuses cuando van cargados tienen mayor inercia para una misma velocidad que si van descargados.

Una vez puesto el vehículo en movimiento, la tendencia natural del mismo es a seguir avanzando y sólo la actua-

ción de las resistencias al avance o la actuación de alguno de los frenos pueden reducir al valor de la inercia.

Por lo tanto, las variaciones de la inercia de un vehículo concreto pueden ocurrir por dos causas:

- **Reduciendo la velocidad** mediante la acción de alguno de los sistemas de freno.
- **Aumentando la velocidad** mediante la aportación de energía mediante el motor y su consumo de carburante.

La inercia que arrastra un vehículo en su desplazamiento genera una energía aprovechable de la siguiente forma: si se levanta el pie del pedal acelerador y se deja rodar el vehículo con la marcha engranada, **se circulará sin consumir carburante**, es decir, con consumo nulo. Por tanto, se ha de utilizar esta técnica siempre que se pueda, evitando las frenadas y acelerones innecesarios que hacen perder las inercias adquiridas.



Importancia de la inercia

4

La actitud del conductor



4

LA ACTITUD DEL CONDUCTOR

La conducción eficiente está basada en una serie de pautas de comportamiento que conforman una actitud determinada en la conducción del vehículo. Las técnicas de la conducción eficiente van indisolublemente ligadas a esta actitud ante la conducción, hasta el punto de que, sin la aplicación de estas pautas de comportamiento, no se podrán ejecutar las mismas de forma adecuada y precisa.

4.1 Mentalidad y responsabilidad

La conducción de un vehículo industrial comporta una elevada **carga de responsabilidad**, por tanto, se requiere una actitud resuelta, decidida, y basada en una serie de directrices a considerar:

- **Prever** las situaciones peligrosas y **anticipar** a tiempo las maniobras a ejecutar, para evitar verse involucrado en maniobras comprometidas.
- Conocer las **alternativas disponibles** para solucionar una maniobra, y tener la capacidad para discernir cual de ellas es la más adecuada.
- Evitar **comportamientos arriesgados** que pudieran generar situaciones de riesgo para los usuarios de la vía.

La actitud del conductor



Se ha de evitar la práctica de una conducción agresiva, basada en continuas aceleraciones y frenazos bruscos. Con la práctica de una conducción eficiente se logran ahorros de carburante de más del 30% respecto a una conducción agresiva.

4.2 Antes de arrancar

Antes de subir a la cabina del vehículo, se procederá a realizar un examen visual sobre algunos elementos del vehículo, para comprobar su correcto estado.

Aunque depende del modelo de vehículo, en líneas generales, una correcta revisión previa debería contemplar al menos los siguientes aspectos:

- Niveles de líquidos: aceite de motor, agua de refrigeración y líquido de servodirección.
- Sistema de frenos: presión de aire de frenos y purgado del agua de condensación.
- Instrumentación de ayuda a la conducción: limpieza y colocación de los retrovisores, verificación del funcionamiento del alumbrado y de las luces de advertencia.
- Montaje del vehículo: sujeciones de alerones, enganches y acoplamientos, y los toldos que recubren la carga, en su caso.
- Neumáticos: presiones, desgastes, objetos incrustados, estado general y fijaciones. No olvidar también la supervisión del estado de las ruedas de repuesto.

La preparación con anterioridad del **itinerario** a seguir, permitirá ahorrar kilómetros recorridos innecesariamente y, por lo tanto, combustible. Esta planificación de los itinerarios, unida a una adecuada programación de la ruta, es decir, horas de paso y cargas o descargas a efectuar en los distintos puntos, permitirá en muchas ocasiones, evitar atascos que ralentizarían el ritmo medio del viaje, y aumentarían el consumo de carburante.

4.3 Previsión y anticipación

Con el fin de poder anticiparse a los acontecimientos que presenta la circulación vial en cada momento, es necesario controlar el entorno del vehículo, para lo cual se utilizará:

- *Un amplio campo visual de la vía y de la circulación:* se ejercerá un control visual de los vehículos que circulen a nuestro alrededor. La altura del vehículo industrial ofrece un amplio campo visual, que favorece esta práctica. De esta forma se podrá controlar lo que acontece varios vehículos por delante del nuestro.
- *El rodaje por inercia:* ante cualquier incidencia que se prevea en la vía o ante cualquier deceleración que se vaya a realizar, se utilizará la técnica del rodaje por inercia con la marcha engranada. De esta forma, además de ahorrar carburante, se

favorece la previsión y la anticipación de cara a cualquier maniobra a realizar.

- *La distancia de seguridad:* se debe guardar una razonablemente amplia distancia de seguridad con el vehículo precedente, que permita al conductor responder de forma adecuada a las circunstancias del tráfico y de la vía. De esta forma, se conservará un mayor margen de actuación en la conducción, sin que ésta quede condicionada por las aceleraciones y frenadas del vehículo precedente.
- Con *circulación densa*, además de guardar la distancia de seguridad, se intentará acelerar y frenar siempre algo menos que el vehículo precedente, para evitar el llamado “efecto acordeón”.

Ante un turismo que circula unos cuantos vehículos por delante, y que comienza a frenar, se levantará el pie del acelerador, dejando rodar el vehículo por su propia inercia.

Así se ahorrará combustible al haber rodado sin consumo, y además se podrá frenar de una manera menos severa o, incluso evitar la frenada si finalmente no fuera necesaria.

A través de las actuaciones mencionadas que favorecen el control del entorno del vehículo, se podrán **prever** las acciones de los conductores circundantes y **anticipar** las acciones a llevar a cabo.

5

Control y conducción del vehículo



5

CONTROL Y CONDUCCIÓN DEL VEHÍCULO

5.1 Control de los neumáticos

Una presión excesivamente baja de los neumáticos redundará en una **mayor resistencia a la rodadura**, un peor comportamiento en curvas, y un aumento de su temperatura de trabajo por lo que, además de aumentar el consumo, aumentan las posibilidades de un reventón, o desprendimiento de la banda de rodamiento en caso de neumáticos con banda de rodamiento no original.

Además, la presión excesivamente baja respecto a la recomendada por el fabricante, provoca desgastes anormales y no uniformes sobre las partes laterales de la banda de rodamiento. En montajes de ruedas gemelas, podría ocurrir, debido a una presión anormalmente reducida, que la deformación de la parte del neumático que apoya en cada instante en el suelo fuese tan abultada que tocara con el neumático gemelo, dando lugar a fenómenos de rozamiento que aumentan notablemente la temperatura de trabajo, produciendo un desgaste anormal en los flancos del neumático.

Se recomienda el control de la presión de todos y cada uno de los neumáticos:

- Diariamente: de manera visual
- Cada pocos días o cada 5.000 km: midiendo su presión

Una reducción de la presión de un neumático de 2 bares, aumenta el consumo un 2 % y reduce su vida útil en torno a un 15 %.

Por otro lado, una presión excesivamente alta en los neumáticos produce, además de rebotes innecesarios

en la suspensión, desgastes a saltos del mismo, principalmente concentrados en la zona central de la banda de rodadura, lo que incrementa el consumo y produce un desgaste prematuro del neumático.

5.2 Control del motor

La realización de un mantenimiento adecuado al motor del vehículo tiene una gran repercusión en su consumo de carburante. Se deben revisar:

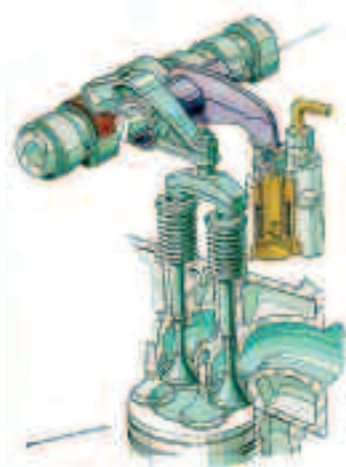
- **El filtro de aceite:** Su mal estado puede aumentar el consumo del vehículo hasta un 0,5%, además de tener influencia en la adecuada lubricación del motor. Un mal estado de este elemento, incrementa el riesgo de sufrir graves averías en el motor.
- **El filtro del aire:** Su mal estado, habitualmente por un exceso de suciedad, provoca mayores pérdidas de carga de las deseables en el circuito de admisión, lo que hace aumentar también el consumo hasta un 1,5%.
- **El filtro de combustible:** Su mal funcionamiento puede causar aumentos en el consumo de hasta un 0,5%, además de que, en caso de bloqueo, pararía el motor. Es importante controlar la cantidad de agua en el filtro.

Un aumento en el consumo de combustible sin una causa que lo justifique, es un claro indicativo de algún problema en el motor, por lo que un **control periódico del consumo** anotando las cargas de carburante y los kilómetros recorridos, puede llevar a detectar averías en el motor del vehículo antes de que se agraven.

5.3 Sistemas de ayuda a la reducción del consumo

5.3.1 El freno motor

Como ya se ha visto anteriormente, cuando no se pisa el pedal acelerador y se circula con una marcha engranada, el motor no consume combustible y sus propias pérdidas mecánicas actúan como freno. Por tanto, siempre que se pueda, se usará en las deceleraciones este sistema, para lo cual sólo es necesario levantar el pie del acelerador, sin pisar el embrague.



Esquema del freno motor

Sin embargo, para retenciones mayores, muchos camiones están dotados de un sistema adicional, accionable por el conductor, que una vez cortada la entrada de combustible al motor, cierra parcialmente el conducto de escape con una válvula y realiza modificaciones en la distribución, consiguiendo hacer funcionar al motor como un compresor, al provocar una oposición al giro del mismo y haciendo frenar al vehículo.

El freno motor es un sistema muy útil para las frenadas prolongadas por el descanso que proporciona al freno de servicio, evitando su desgaste prematuro y su calentamiento en exceso; efectos que restan eficacia a su acción de frenado.

5.3.2 Retardadores hidráulicos y electromagnéticos

Aunque la mayor parte de los vehículos industriales destinados al transporte de mercancías han abandonado el uso de estos sistemas, la práctica totalidad de los vehículos industriales destinados al transporte de pasajeros siguen estando dotados de retardadores.

Estos mecanismos tienen una función y utilización aproximadamente igual a la del freno motor, ya que se usan principalmente para aliviar de cargas ligeras y continuas a los frenos de servicio. Su fundamento técnico está basado en conectar a la transmisión un mecanismo que genera, por rozamiento, una serie de pérdidas. Dependiendo del sistema concreto, se puede tratar de **retardadores hidráulicos**, en los que el rozamiento se genera a través de la oposición que crea el movimiento de un fluido viscoso, contrario al del movimiento de giro de los ejes, o **los electromagnéticos**, cuya resistencia viene originada por la inducción electromagnética que genera una fuerza contraria al movimiento, al pasar una intensidad a través de un devanado que está conectado a la transmisión.



Testigo del retarder

Los retardadores electromagnéticos prácticamente ya no se usan, debido a su elevado peso y generación de temperatura. Sin embargo, los retardadores hidráulicos, denominados comercialmente “retarder”, cada día son más utilizados debido a su alto rendimiento y peso reducido.

De la misma manera, por tanto, que el freno motor, estos dos sistemas de retardo se usan mayoritariamente en descensos y deceleraciones, contribuyendo a minimizar el desgaste del freno de servicio y a evitar sobrecalentamientos excesivos por su uso prolongado. Su utilización sin necesidad, sin embargo, puede aumentar el consumo de carburante por el menor aprovechamiento de la inercia del vehículo.

5.4 La carga del vehículo

El **peso total** de un vehículo incluyendo la carga que transporta, influye directamente en el consumo. La potencia requerida al motor aumenta con el peso del vehículo por su influencia en la resistencia a la rodadura.

Se estibar la carga de manera que se garantice su completa inmovilidad ante aceleraciones, frenazos y pasos por curvas, de manera que la seguridad del vehículo en su tránsito no se vea comprometida.

La **manera de cargar** el vehículo tiene una influencia importante en cuanto al ahorro de combustible se refiere. Se debe intentar distribuir la carga de manera que el peso sobre cada eje sea aproximadamente el mismo, y que el contorno exterior del camión sea lo más uniforme posible, de tal forma que se reduzcan al mínimo las pérdidas de potencia debidas a la resistencia aerodinámica.

5.5 Arranque del motor e inicio del movimiento del vehículo

Antes de arrancar el motor del vehículo, se colocará el discograma del tacógrafo, o se pasará la tarjeta del conductor, en el caso de que el tacógrafo sea digital.



Tacógrafo

Para **arrancar el motor** del vehículo, se girará la llave y se encenderá el motor sin pisar el pedal acelerador.

La moderna electrónica del vehículo regula las condiciones de encendido y el caudal de carburante necesario para tal fin. El hecho de pisar en el momento del arranque del motor el pedal acelerador, repercute únicamente en un mayor consumo de carburante y en un desajuste de la electrónica que regula el encendido.

No se deben, además, realizar aceleraciones en vacío. El pedal acelerador se utilizará con las marchas engranadas y con el vehículo en movimiento.

Para el inicio del movimiento del vehículo, se debe dar tiempo para que se lubrique adecuadamente el turbo y para que haya suficiente presión en los calderines. Por tanto, se puede aprovechar esos instantes para colocar el discograma del tacógrafo. En un tiempo de un minuto aproximadamente, se puede haber realizado esta operación y se iniciará la marcha del vehículo sin más demora.

A este efecto, conviene recordar que se deben evitar en la medida de lo posible los períodos de funcionamiento del motor a ralentí, ya que generan un inútil consumo de carburante, cifrado en unos 1,5-2 litros/hora.

El motor funciona en frío, es decir, sin alcanzar su temperatura normal de funcionamiento, durante unos 4-5 minutos en circulación o durante unos 20-25 minutos a ralentí.

El **motor en frío**, se comporta peor, sufre más desgastes y **consume más carburante**, por lo que se debe evitar, siempre que sea posible, hacerlo funcionar a regímenes de giro demasiado altos, o con el acelerador a plena carga, mientras no se haya llegado a la temperatura óptima de funcionamiento.

La actuación correcta será iniciar la marcha lo antes posible, conduciendo de manera **especialmente suave** hasta que el motor estabilice su temperatura en la de funcionamiento normal. De esta manera, se consigue un calentamiento del motor más rápido y uniforme, y además se ahorra combustible.

Uso del pedal acelerador en el inicio de movimiento del vehículo:

Para iniciar el movimiento de un vehículo con el motor ya caliente, a la salida de un semáforo después de llevar un rato circulando, o después de una detención en un puesto de pago de peaje, etc., se utilizarán **cargas parciales** de acelerador y regímenes de revoluciones relativamente bajos, dentro de la zona verde del cuentarrevoluciones, como se explicó anteriormente.

Si se requieren aceleraciones fuertes, como por ejemplo, en una incorporación a una vía más rápida, se usarán **cargas mayores** de acelerador y regímenes de revoluciones más elevados, intentando llegar lo antes posible a la velocidad de crucero, y a situar el motor en la parte inferior de la zona verde, o de consumo económico.

Se iniciará el movimiento del vehículo, con una relación de marchas acorde a cada situación y que no fuerce el funcionamiento del embrague de forma innecesaria.

Con fuertes pendientes ascendentes, se pondrá en movimiento el vehículo en 1ª corta o larga, según el vehículo y las condiciones de la vía.

Una vez engranada la relación de marchas para el inicio del movimiento del vehículo y siguiendo los consejos expuestos, se levantará, siempre que sea posible, el pie del pedal del embrague completamente, antes de proceder a pisar el pedal acelerador.

5.6 Selección de la marcha en el cambio

Los cambios de marcha se llevarán a cabo en función de las condiciones de carga del vehículo, de la circulación, de la pendiente de la vía y del propio motor del vehículo.

En condiciones favorables, la consigna a seguir para los cambios de marcha, es la de realizarlos de tal forma que tras la realización del cambio, las revoluciones que indica el cuentarrevoluciones sean las correspondientes al inicio de la zona verde. Para tal fin, se ejecutará el cambio en el entorno del final de la zona de par máximo, que se suele corresponder con el intervalo medio-alto de la zona verde del cuentarrevoluciones.

Así pues:

En condiciones favorables, se puede cambiar a la siguiente media marcha (motores de grandes cilindradas, de 10-12 litros), aproximadamente a las 1.400 r/min.

Mientras que los cambios de marchas enteras se realizarán en torno a:

- 1.600 r/min en motores de 10-12 litros.
- Entre las 1.700-1.900 r/min en los de menores cilindradas.

En situaciones más comprometidas (por ejemplo, en la incorporación a una autovía), el cambio de marchas se realizará a mayores revoluciones, en un rango cercano al intervalo de revoluciones de potencia máxima.

En situaciones favorables de circulación, pueden realizarse **“saltos de marchas”** en la progresión creciente



Caja de cambios

de las mismas, sin tener que seguir el orden consecutivo de cambio. La ventaja de esta práctica es que se llegará con mayor prontitud a las marchas largas, que son en las que finalmente se va a circular, permitiendo menores consumos de carburante. Con esta práctica, además se logra la reducción del número de cambios de marcha con la consiguiente mejora en el mantenimiento del vehículo.

En este caso, la realización de los cambios de marchas se llevará a cabo a más altas revoluciones que en los cambios sencillos, concretamente en el entorno del intervalo de revoluciones de potencia máxima, acelerando de forma ágil y progresiva hasta prácticamente el final del recorrido del pedal acelerador tras la realización del cambio. El motivo de esta práctica es el de que, si normalmente un cambio de marchas en un proceso de aceleración supone una caída de revoluciones, el salto de una marchas supone una caída sustancialmente mayor de las mismas, por lo que, si se quiere permanecer en régimen de par máximo, habrá que subir las revoluciones en mayor medida antes de la realización del cambio.

En un vehículo con caja de cambios de 8 relaciones de marchas, se podrá cambiar de 2ª a 4ª y luego de 4ª a 6ª y de 6ª a 7ª, para cambiar finalmente a 8ª.

En un vehículo con caja de cambios de 12 relaciones de marchas, se podrá cambiar de 2ª corta a 4ª corta, luego a 5ª larga para pasar después a 6ª larga.

En todo caso, los saltos de marchas se realizarán de forma que no se caiga nunca por debajo de la zona verde del cuentarrevoluciones. Una caída de unas 500-600 r/min, propia de cajas de cambios de 8 relaciones de marchas, es aceptable; pero en el caso de un salto de marchas, esta caída será mucho mayor.



No se debe realizar el doble embrague porque, además de doblarse el número de intervenciones del embrague, con el consiguiente deterioro de los sistemas del vehículo implicados en los cambios, supone una pérdida doble de tiempo en la realización de los cambios de marchas, lo que conlleva una considerablemente mayor pérdida de la velocidad del vehículo. Las cajas de cambio modernas no necesitan de esta práctica.

Se recomienda **realizar los cambios de marcha de forma rápida**, a fin de incurrir en la menor caída de velocidad posible tras el cambio. Además, de esta forma engranará mejor la nueva relación de marchas.

Conviene acelerar ligeramente el motor en el momento de desembragar, para igualar las revoluciones en el embrague y evitar, por tanto, la retención producida por el motor, lo que restaría velocidad.

Inmediatamente tras la realización del cambio, se pisará el acelerador de forma ágil para continuar el proceso de aceleración del vehículo.

En las gráficas mostradas, se comparan 2 estilos muy distintos de conducción, para el caso de salida desde parado en caliente (en frío sería mejor no realizar saltos de marchas, ya que se forzaría al motor unas prestaciones más exigentes durante un período de funcionamiento de peor eficiencia), y progresión de marchas hasta circular a una velocidad crucero de 90 km/h:

Ejemplo de progresión creciente de marchas:

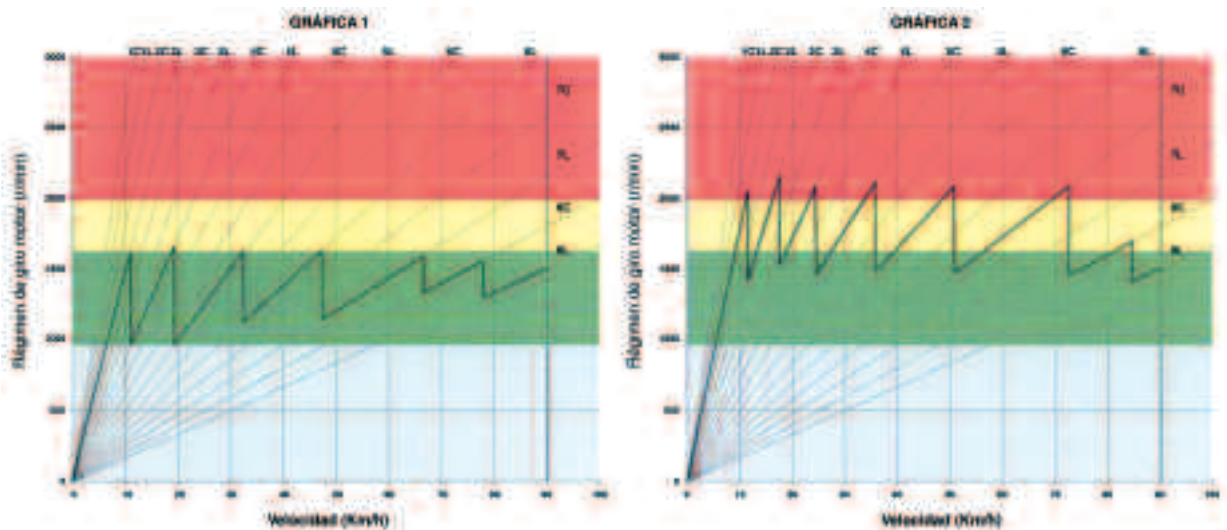
Gráfica 1:

Una vez iniciado el movimiento del vehículo, los cambios se realizan prácticamente al final de la zona verde del cuentarrevoluciones, lo que se corresponde aproximadamente con el inicio de la zona de revoluciones de potencia máxima de este motor. Esto se debe a la realización de los saltos de marchas que se llevan a cabo: de 2ª corta a 4ª corta, luego a 5ª larga, para pasar a 6ª larga y luego a 7ª larga. A partir de ahí se cambiarían medias marchas para ganar velocidad hasta llegar a la 8ª larga a 90 km/h.

Se observa que, en los cambios de marchas enteras, las revoluciones caen en torno a 300 r/min en cada cambio, mientras que en los de marcha y media ronda la caída las 600 r/min. En situación favorable, los cambios de medias marchas –al final de la progresión– se realizan a más bajas revoluciones, concretamente entre las 1.400 y 1.500 r/min, lo que correspondería aproximadamente a la zona alta de par máximo del motor.

Se puede apreciar también que, durante el proceso de aceleración, el régimen medio de revoluciones ronda las 1.300 r/min, que corresponderían en este vehículo a la mitad aproximada de la zona verde del cuentarrevoluciones, en donde se logran bajos consumos de carburante.

Dos posibles secuencias de cambio de marcha en aceleración



Gráfica 2:

Los cambios de marchas se realizan en la zona roja del cuentarrevoluciones, es decir, a más de 2.000 r/min, revolucionándose por tanto el motor más de lo necesario y con ello, sometiendo al motor a condiciones más exigentes de funcionamiento, dando lugar a un mayor gasto de carburante que en el primer ejemplo.

Como se puede observar, el régimen medio de circulación se sitúa en torno a la mitad de la zona amarilla del cuentarrevoluciones (a unas 1.800 r/min).

También se puede ver que el segundo conductor ha realizado un mayor número de cambios de marchas y por tanto, ha aumentado el desgaste de la caja de cambios y el embrague.

5.7 Circulación en una determinada marcha

Como se ha mostrado en anteriores apartados, la circulación del vehículo en una determinada marcha se desarrollará en la **parte baja o inicial de la zona verde del cuentarrevoluciones**. Esta zona se corresponderá a su vez aproximadamente con el inicio del intervalo de revoluciones de par máximo.

En situación favorable de circulación, esta condición se alcanzará con carga o posición del **pedal acelerador en torno a las 3/4 partes de su recorrido**. La posición de plena carga por tanto, se empleará solamente en condiciones especiales de mayor exigencia al motor (saltos de marchas, incorporaciones a autovías, fuertes subidas, etc).



Acelerador accionado

Otro factor relevante en la realización de una conducción eficiente es el aprovechamiento de las **inercias del vehículo**. La puesta en movimiento de un vehículo industrial, debido a su gran peso da lugar a un elevado consumo, pero supone por otro lado una generación de energía que puede ser aprovechada.

Para tal fin, se evitará la realización de frenadas y acelerones innecesarios, ya que dan lugar a pérdidas de energía en la frenadas, e incrementos de consumo en las consiguientes aceleraciones realizadas para recuperar la velocidad de circulación.

Se recomienda mantener una velocidad media estable, eliminando en la medida de lo posible los picos y valles de velocidad que aumentan el consumo, pero no van a suponer el llegar antes al destino final.

Por otro lado, conviene hacer notar que el consumo del vehículo aumenta con la velocidad y que se podrán dar circunstancias durante el trayecto en las que se pueda moderar la misma. La siguiente tabla muestra un ejemplo del aumento del consumo de un vehículo de 40t, a distintas velocidades de circulación:

Velocidad (km/h)	Consumo (l/100km)
80	31
85	33
90	34,5
95	37

En este sentido, el programador de velocidad (**Cruise control**), tiende a facilitar la labor de la conducción al automatizar el control del acelerador, pero con el inconveniente de incidir en un mayor consumo de carburante, al anular la componente de previsión y anticipación del conductor.

El cruise control corrige las pequeñas variaciones de velocidad que se puedan dar, pero ante variaciones bruscas respecto a la velocidad de referencia fijada, tiende a recuperar la misma de forma rápida, a través de un proceso de aceleración de elevado consumo de carburante.

El “tempomat” es otro dispositivo de control de velocidad muy empleado que tiene dos funciones:

- *Cruise control*.
- *Autolimitador*: impide exceder una velocidad pre-fijada, cortando la inyección del carburante.



Tempomat

En el límite de velocidad establecido, ya sea por el tempomat, o por el limitador obligatorio de velocidad del vehículo, se circulará con el acelerador pisado a las 3/4 partes de su recorrido, de forma que el vehículo mantenga perfectamente estable la velocidad seleccionada, evitando así el derroche de carburante que significarían las oscilaciones alrededor de la velocidad deseada.

Las gráficas mostradas, revelan las curvas características de 2 motores modernos. Se recomendaría para cada una de ellas los siguientes regímenes de circulación:

Ejemplo:

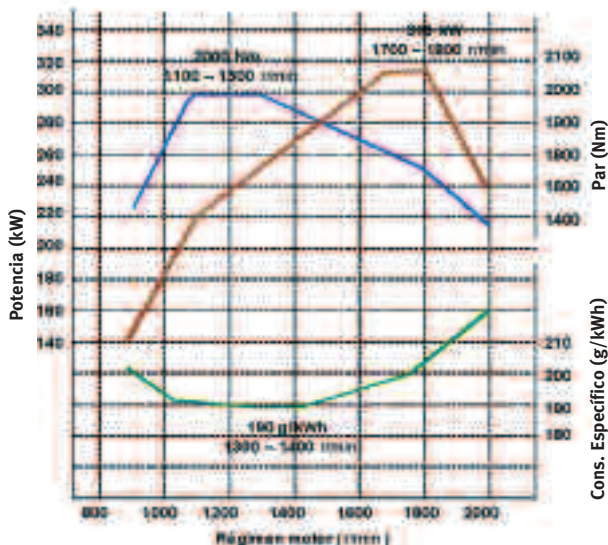
Gráfica 1: Circulando entre 1.100 r/min y 1.500 r/min, se obtienen los menores consumos, en un abanico de potencias de 220 a 280CV, más que suficientes para mantener un vehículo de 40t rodando a 90km/h en terreno llano. Recordando que, en estas condiciones, un vehículo de estas características necesita que el motor proporcione 150CV para mantener su velocidad, se mantendrá el motor al mínimo régimen posible sin caer por debajo de las 1.100 r/min, por lo tanto, usando la marcha más larga que deje el motor en el entorno de este régimen.

Gráfica 2: Circulando entre 1.100 r/min y 1.600 r/min, se obtienen los menores consumos, en un abanico de potencias de 260 a 340CV, más que suficientes para mantener un vehículo de 40t rodando a 90km/h en terreno llano. De la misma forma que en el caso anterior, se mantendrá el motor al mínimo régimen posible sin caer por debajo de las 1.100 r/min, por lo tanto, usando la marcha más larga que deje el motor en el entorno de este régimen.

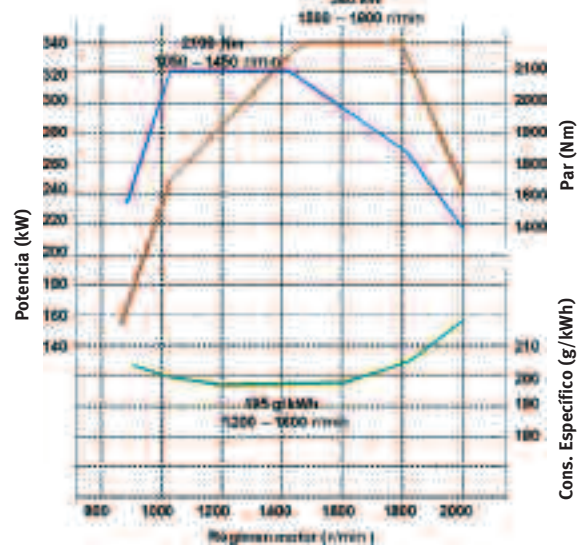
Como consecuencia de ambos ejemplos, se puede concluir que el menor consumo del vehículo se

Ejemplo de curvas características de 2 motores de camión

Gráfica 1



Gráfica 2



obtendrá manteniendo el motor en los regímenes más bajos de consumo específico mínimo, y se hará frente a las diferentes sollicitaciones de potencia mediante variaciones en la carga del mismo (posición del pedal de acelerador), es decir:

- Ante aumentos de demanda de potencia, se pisará más el acelerador antes de reducir de marcha (y subir por tanto el régimen de revoluciones), en tanto en cuanto el régimen del motor no baje del régimen de mínimo consumo específico.
- Ante bajadas de la demanda de potencia, se aliviará la presión del acelerador, cambiando de marcha en cuanto se prevea que el engrane de la siguiente no dejará el motor por debajo del régimen mínimo de revoluciones en el que el consumo específico es el más bajo posible, y que en ambos ejemplos está situado en los alrededores de las 1.100 r/min.

Conduciendo con el limitador de velocidad, se seleccionará la marcha que sitúe el motor en el régimen de revoluciones anteriormente recomendado (en los ejemplos, a unas 1.100 r/min), con el acelerador presionado a las 3/4 partes de su recorrido, dejando que la centralita electrónica regule la carga por sí misma de manera que se minimice el consumo.

5.8 Frenadas y deceleraciones

En las deceleraciones, se recomienda mantener el motor girando **sin pisar el acelerador y con la relación de marchas en la que se circula engranada**. De esta manera y por encima de un número mínimo de revoluciones cercano al de ralentí, el consumo de carburante del motor es nulo, es decir, **no se consume carburante**. Además, en estas circunstancias se produce un efecto de retención del propio motor de gran utilidad para la realización de las deceleraciones.

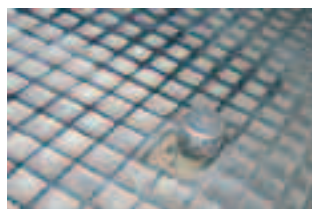
Es recomendable la utilización en las deceleraciones, o ante cualquier imprevisto que presente la vía, el rodaje por inercia del vehículo con la marcha engranada, así como del freno motor y los retardadores del vehículo durante el mayor tiempo que sea posible, antes de pasar a actuar sobre el freno de servicio.

En este sentido, hay que hacer notar que, a mayor relación de marchas engranada, la distancia para poder rodar por inercia aumentará, al presentar el motor

menor resistencia al avance del vehículo y, por tanto, aprovecharse mejor las inercias. Por tanto, si el régimen lo permite, se progresará a marchas más largas para dejar rodar el vehículo por su propia inercia.

Se evitará la práctica de rodar en las deceleraciones a ralentí (punto muerto), lo que conlleva un consumo de carburante, además de una peligrosidad implícita.

En los camiones, el freno motor complementará al rodaje por inercia cuando sea necesario, ya sea para bajar o para decelerar ante cualquier eventualidad, cuando se prevea un cruce, un stop, etc. Su funcionamiento es más efectivo a altas revoluciones.



Freno motor



Freno motor activado

Al realizar frenadas suaves, se evitará la práctica de pisar el pedal del embrague del vehículo, la cual conduce a un consumo innecesario de combustible, requerido para mantener el régimen de ralentí del motor.

Situaciones que son habituales, como la acción de frenar ante vehículo más lento que nos preceda, pueden ser evitadas con una **adecuada atención y previsión de los sucesos que rodean al vehículo**. De esta manera, cuanto antes se detecte que va a ser necesario reducir la velocidad, más eficientemente se podrá solventar la situación.

Como pauta general, se levantará el pie del acelerador, dejando que el vehículo reduzca la velocidad por sí solo, y haciendo uso de los retardadores y del freno de servicio, sólo si es necesario. Es muy común que la situación se aclare antes de llegar a frenar y pueda recuperarse nuevamente la velocidad de circulación.

5.9 Paradas prolongadas. Detención del vehículo

Se debe parar el motor del vehículo ante detenciones cuya duración se prevea superior a los 2 minutos, salvo en vehículos que dependan del continuo funcionamiento de su motor para el correcto uso de sus servicios auxiliares.



En autobuses no será posible realizar esta práctica, ya que los sistemas de confort que incorpora el vehículo para los pasajeros hacen uso del mismo (mantenimiento de una correcta temperatura, así como de una ventilación adecuada).

No es necesaria, en la **detención del vehículo**, la práctica de dejar el motor funcionando a ralentí durante un cierto tiempo, consumiendo carburante y contaminando de forma innecesaria.

Esta práctica es errónea y se fundamenta en que permite la bajada de revoluciones del turbocompresor,

para lo cual, únicamente son necesarios unos pocos segundos, siendo suficientes para tal efecto los empleados en el aparcamiento del vehículo.

Finalmente, se recuerda la inutilidad de la práctica de la realización de acelerones a ralentí al terminar la marcha, con el objeto de lograr un mejor mantenimiento del vehículo. Estos acelerones, lo que realmente originan es daño al motor y dan lugar a un consumo innecesario de carburante.



Camiones estacionados

6

Respuesta ante diferentes situaciones de tráfico



6

RESPUESTA ANTE DIFERENTES SITUACIONES DE TRÁFICO

A continuación se proponen una serie de acciones a llevar a cabo por el conductor, ante situaciones concretas que se presentan en el tráfico vial:

6.1 Salida a la circulación

En situaciones favorables del tráfico vial, para realizar la incorporación a la vía, se utilizará el acelerador a las 3/4 partes de su recorrido, realizando los cambios de marcha en la zona más alta de par máximo.

Se pueden presentar también otras circunstancias de la vía que demanden una mayor utilización de la potencia del motor para realizar la incorporación del vehículo a la vía; como pueden ser los tramos en subida o de circulación más densa, en cuyo caso se revolucionará el motor en mayor medida, con cargas más elevadas del pedal acelerador, realizando los cambios en revoluciones del entorno de la zona de potencia máxima.

6.2 Semáforos y detenciones previsibles

En las deceleraciones previas a una detención, se evitarán los frenazos si se conduce con previsión y anticipación. Cuanto más suaves sean, menos energía se estará desperdiciando, y por tanto, más combustible se ahorrará.

Ante una detención en un semáforo, se utilizará nuevamente la técnica del rodaje por inercia con la marcha engranada, desembragando el motor de la caja de cambios en el último momento. Si desapareciese la causa de la detención, por ejemplo al cambiar el semáforo a verde, se seleccionará la marcha adecuada a la velocidad de ese instante y se comenzará a acelerar de nuevo.

Se utilizarán también, en la medida de lo posible el freno motor o los retardadores y, en caso de ser necesario, el freno de servicio.

Con el aprovechamiento de las inercias, se intentará evitar las detenciones previsibles en la medida de lo posible, ya que dan lugar posteriormente al empleo de marchas cortas para las arrancadas posteriores, en las cuales se producen elevados consumos de carburante. El inicio del movimiento del vehículo en cada una de las detenciones realizadas, llega a suponer un consumo adicional de hasta 1 litro de carburante en vehículos de gran tonelaje.

6.3 Curvas y giros

Para el correcto trazado de una curva, se ha de tener en cuenta con la suficiente previsión su curvatura, anchura del carril, tipo de firme, peraltes y demás características del entorno. El conductor, analizando estas características, decidirá a qué velocidad entrará en la misma, evitando aceleraciones o frenazos repentinos por falta de previsión y anticipación de su trazado.



Autobús en carretera

Se evitará la práctica común de frenar inmediatamente antes de la toma de una curva, para a continuación reducir de marchas y acelerar durante su trazado. Con este hábito, además de perderse la inercia de circulación del vehículo, se aumentará el estrés del conductor y la peligrosidad en la circulación.

Se debe preparar la curva mucho antes de iniciarla, utilizando el rodaje por inercia con la marcha engranada y de manera que las frenadas previas a la misma sean, siempre que sea posible, reducciones de marchas en vez de utilizaciones del freno de servicio.

Siempre que sea posible, se entrará a una curva con una velocidad adecuada a su trazado y sin usar el freno de servicio, sino solamente con la retención del motor. Durante su trazado, se mantendrá una velocidad uniforme con el pie en posición estable sobre el pedal acelerador, para luego volver a acelerar de forma progresiva a la salida de la misma.

6.4 Otras situaciones del tráfico

Para otras posibles situaciones que presente la ruta, se recomienda prever y estudiar las condiciones del entorno, de manera que se puedan anticipar las acciones a realizar, adecuando la velocidad del vehículo a las circunstancias de la vía, trazado, climatología, etc., de una manera tranquila, y evitando frenazos o aceleraciones bruscas.

Al atravesar una intersección, si se ha actuado con suficiente previsión, será fácil variar la velocidad de la manera necesaria para no comprometer la seguridad, y con la suficiente antelación para reducir o aumentar la marcha de manera suave.

Es mejor levantar el pie del acelerador un poco antes y dejar que el vehículo pierda velocidad poco a poco.

En las **incorporaciones**, lo más importante es llegar al tramo de incorporación con el vehículo a una velocidad lo más cercana posible a la del tráfico que presente la vía. La aceleración en un tramo de incorporación sigue el mismo método que el expuesto anteriormente en los apartados de inicio de marcha y de selección de las distintas relaciones de marcha.

En las **salidas**, se comenzará a reducir la velocidad durante la incorporación al carril de deceleración, descargando el pedal del acelerador y dejando que el

vehículo pierda velocidad, sin pisar el embrague. Posteriormente, si es necesario, se usarán el freno motor o los retardadores y el freno de servicio para llegar a la salida del carril a la velocidad adecuada.

En las **glorietas**, se adecuará la velocidad del vehículo al trazado y al tráfico que presenten las mismas, utilizando nuevamente el rodaje por inercia con la marcha engranada, evitando, siempre que sea posible, la detención del vehículo a la entrada de la rotonda.

En la aproximación a la entrada de la glorieta, es necesario también prever las trayectorias que se encuentran realizando los vehículos en la misma y que pudieran interferir con la de nuestro vehículo (por ejemplo, para buscar un hueco de entrada en la glorieta, si los coches entran con fuerza y rectos en su trayectoria, es porque seguramente van a salir de la misma sin completarla). La incorrecta previsión de estas circunstancias, representará seguramente una nueva detención con el consiguiente gasto de carburante que genera la posterior arrancada, además del riesgo que comporta la realización de una maniobra brusca en un vehículo industrial para la seguridad de los vehículos.

6.5 Pendientes ascendentes y descendentes

En las **pendientes ascendentes**, se actuará de la siguiente forma:



Camión subiendo una pendiente

Si se estima que el vehículo puede continuar transitando a la misma velocidad, únicamente pisando más el acelerador, no se cambiará de marcha y se aumentará la carga sobre el acelerador. Si las revoluciones no bajan, o bajan muy despacio, sin salir de la zona verde del cuentarrevoluciones, se mantendrá la situación hasta que termine la pendiente, momento en el que se reducirá la carga ligeramente, hasta recuperar la velocidad anterior.



Si no se puede mantener la velocidad y el régimen de revoluciones desciende notablemente, de manera que sale de la zona verde por su parte inferior, se reducirá media marcha, o incluso una entera si la caída de revoluciones es acusada, repitiendo las reducciones de marcha hasta que se llegue a un régimen de velocidad constante, en la parte alta de la zona verde del cuentarrevoluciones.

Si la velocidad fuese demasiado reducida, podría usarse el motor en la zona de potencia máxima, para mantener una velocidad adecuada a la vía, pero conllevando un alto consumo de carburante.

Cuando el vehículo culmina una subida en la que se ha tenido que reducir de marchas, e inicia posteriormente una **pendiente descendente**, se aprovechará la

bajada para volver de nuevo a la velocidad de cruce-ro, dejando que el vehículo se acelere ayudado por la pendiente. Los cambios de marchas se realizarán de manera que la aguja del cuentarrevoluciones se sitúe en la parte inferior de la zona verde del cuentarrevoluciones.

En **descensos pronunciados**, se utilizará el freno motor lo más posible, aumentando el régimen de giro del mismo a base de las reducciones de marchas oportunas para que el vehículo no se acelere. A mayor régimen de giro del motor y menor relación de cambio, se obtendrá una mayor retención del mismo. En estas ocasiones, no hay problema en subir de vueltas el motor, aunque sin llegar a entrar en la zona roja (cuyo inicio se encuentra en torno a las 2.400 r/min), para no ocasionar daños en el mismo.

Ejemplo de subida de pendiente:

Vehículo:

Camión de 420 CV

Caja de cambio de 16 relaciones de marchas.

Curvas características:

Zona de par máximo: entre las 1.100 y 1.400 r/min

Zona de potencia máxima: entre las 1.500 y 1.800 r/min

Zona de mínimo consumo específico: entre las 1.300 y 1.400 r/min (189 g/kWh)

Subida de pendiente:

En una subida con un camión de estas características, se actuará de la siguiente forma:

- Si, ya subiendo, se mantiene el número de revoluciones estable dentro de la zona de par máximo, no se cambiará de marcha.
- Si, con **pendiente moderada**, cae lentamente el número de revoluciones, se aumentará la carga sobre el pedal acelerador en la medida de lo necesario. Si continúan cayendo, se reducirá 1/2 marcha en torno a las 1.200 r/min, es decir, sin llegar a apurar hasta el límite de la zona de par máximo, para que, tras el cambio, el motor adquiera suficientes revoluciones para continuar circulando dentro de la zona de par máximo.
- Si, con **pendiente más fuerte**, cae más rápidamente el número de revoluciones, se reducirá una marcha entera en torno al límite de la zona de par, es decir, a unas 1.150 revoluciones.

- Si se produce o se prevé un **cambio brusco de pendiente**, se reducirá con salto de marchas (bajar 2 marchas enteras de una misma vez).
- **Coronando la pendiente**, si el vehículo se mantiene en torno al límite inferior de la zona de par máximo –en este caso unas 1.100 vueltas–, se proseguirá en esta misma relación de marchas evitando la realización del cambio. A llegar a la cima, ayudará el hecho de que, durante la coronación se suaviza gradualmente la pendiente.
- Si, estando **cerca de la coronación**, continúan cayendo las revoluciones, significa que no se ha llegado a la zona de coronación aún y que es necesaria la realización de un último cambio de marchas, pudiendo reducirse normalmente media marcha o una entera según y la pendiente y la cercanía de la coronación.
- Por otro lado, se debe **evitar la costumbre de**, ante una pendiente, anticipar las reducciones de marchas para subir la misma de forma más revolucionada, ya que se incurrirá en un mayor gasto de carburante. Además, al subir de una u otra manera, la posible diferencia en el tiempo de coronación es despreciable en comparación con el tiempo empleado en el recorrido del trayecto del vehículo hasta su punto de destino.
- En subidas muy suaves, la progresión de marchas se realizará en zona de potencia máxima, con saltos de marchas enteras (en el entorno de las 1.700 r/min).

6.6 Adelantamientos y situaciones especiales

En **adelantamientos y situaciones especiales**, se debe prescindir si es necesario de los consejos de este manual para ahorrar combustible, dado que la seguridad prevalece sobre la economía.

Ante un adelantamiento, se debe minimizar el tiempo invertido en la maniobra, extrayendo del motor del vehículo sus máximas prestaciones posibles. Para lograr este objetivo se manejará la caja de cambios de manera que siempre se sitúe al motor alrededor de la zona de régimen de potencia máxima del motor, es decir, se cambiará a una marcha superior un poco por encima del régimen de potencia máxima, o se descenderá a una marcha inferior cuando se esté un poco por debajo del citado régimen.

Se procurará asimismo, calcular el adelantamiento con suficiente antelación, de manera que al cambiar de carril, la velocidad sea ya relativamente mayor que la del vehículo adelantado y teniendo en cuenta la limitación impuesta por el limitador de velocidad del vehículo. Para ello, es fundamental guardar una holgada distancia con el vehículo precedente, y comenzar a acelerar antes de cambiar de carril, aprovechando el espacio guardado.

Esta distancia guardada con el vehículo precedente permite además, si se falla en la apreciación, utilizar la misma para desistir de la maniobra.

6.7 Conducción urbana. Tráfico congestionado

Cuando las circunstancias obliguen a circular con camiones o autobuses en zonas urbanas o de fuerte congestión de tráfico, con continuos arranques y sucesivas detenciones, se tendrán presentes las siguientes recomendaciones:

- Utilizar las marchas cortas muy poco tiempo, cambiando rápidamente a marchas medias o largas, saltándose incluso alguna marcha intermedia.
- Mantener el vehículo moviéndose por inercia en cuanto se detecte que va ser necesaria una detención o reducción de velocidad inminente.
- Conducir con bastante anticipación para prever los huecos y movimientos del tráfico.

- Utilizar el rodaje por inercia en la marcha más larga que permita el tráfico vial y, en caso de ser necesario, frenar suavemente evitando continuas reducciones de marcha y detenciones.
- Prever y anticipar en la realización de las aceleraciones y de las frenadas, buscando un mayor aprovechamiento de las inercias y una mayor regularidad de la velocidad.

6.8 Conducción de autobuses

La conducción eficiente de autobuses no difiere demasiado de la de los vehículos industriales destinados a transporte de mercancías. En líneas generales, las técnicas de conducción para los camiones son también aplicables a los autobuses, pero con ciertas particularidades que se detallan a continuación:

Los autobuses de larga distancia modernos tienen relaciones potencia / peso normalmente superiores a las de los camiones, lo que les confiere un comportamiento en la conducción diferente, con mayores capacidades de aceleración y velocidad. La regularidad en la velocidad y el aprovechamiento de la inercia en la conducción son igualmente aplicables a estos vehículos.

Teniendo en cuenta que la carga transportada en este caso son pasajeros, la suavidad en las actuaciones del conductor, la sensación de seguridad y la regularidad de velocidad, tienen mayor importancia que en los camiones, por lo que la conducción eficiente se convierte en los autobuses, además, en una conducción más confortable para los pasajeros.

Los autobuses urbanos están obligados a realizar continuos arranques y detenciones, circulando muy poco tiempo a una velocidad uniforme. Gran parte de los mismos disponen de caja de cambios automática, al proporcionar ésta una mayor comodidad al conductor en su trabajo, por tener menos variables que controlar. Sin embargo, una aplicación correcta, y basada en la experiencia, de las reglas descritas en los apartados anteriores, hace que la conducción pueda mejorar en eficiencia y confort para los pasajeros.

No acelerar más de lo necesario para llegar a la siguiente parada y levantar el pie del pedal acelerador en cuanto prevea que ya no es necesario aumentar más la velocidad; anticiparse a las actuaciones de otros vehículos y mantener una velocidad



Autobús urbano

uniforme cuando las circunstancias lo permitan, puede reducir el consumo hasta porcentajes del orden de un 10 %.

En vehículos dotados de **convertidor de par**, las aceleraciones se realizarán de la siguiente manera:

- Saliendo desde parado, se presionará levemente el acelerador hasta que se note el convertidor funcionando de manera que haya una buena transmisión de potencia. Posteriormente se acelerará en mayor medida, según las necesidades de la circulación y la caja de cambios realizará los cambios oportunos.
- En caso de que se pretenda la opción de anticipar los cambios de marcha, se puede obligar a la caja de cambios a engranar una marcha superior rebajando la presión sobre el pedal acelerador.
- Es importante que, si se llega a pisar a fondo, se haga de forma progresiva y evitando hacer presión sobre el final de su recorrido, para no accionar el 'kick-down', el cual reduciría de marchas sin llegar a ser necesario.

7 Ejemplos prácticos



7 EJEMPLOS PRÁCTICOS

EJEMPLO 1 (Camión):

MOTOR DE 460 CV:

Zona de par máximo: 1.050 y 1.450 r/min

Zona de potencia máxima: entre las 1.500 y 1.800 r/min

Zona de mínimo consumo específico: entre las 1.200 y 1.600 r/min (190 g/kWh), entre 60% y 100% de carga.

CAJA DE CAMBIOS:

Manual, 12 velocidades, 3 relaciones en 2 gamas, partidas.

ITINERARIO:

- Salida de polígono industrial.
- Recorrido por autopista.
- Llegada a descarga a muelle en el puerto.

El vehículo está cargado, siendo su peso en orden de marcha de 36t.

PROCESO:

Arranque del motor e inicio del movimiento del vehículo en frío

- Arranque del motor, y colocación del disco-diagrama en el tacógrafo.
- Tras un minuto, hay presión suficiente en los calderines. Se quita el freno de estacionamiento, se engrana la 1ªL y se inicia el recorrido.
- Se circula unos 4 ó 5 metros y se frena para comprobar el sistema de frenos.

Progresión de marchas

- Se vuelve a salir de nuevo, para progresar a 3ªL, 4ªC, 4ªL, 5ªC y 5ªL, en la que se circulará a unos 50 km/h aproximadamente, hasta salir a la auto-

pista. Se recorrerán todas estas marchas porque el motor aún está frío, y así se evitará que suban las revoluciones, para protegerlo de posibles desgastes prematuros. Por tanto, se realizarán los cambios a unas 1.500 r/min, con el acelerador al 70% de carga.

Circulación

- En las *rotondas*, se realizará el acercamiento a las mismas previendo el tráfico de forma anticipada y procurando entrar en 4ªC, o si es muy amplia, en 4ªL.

Siempre que sea posible, se evitará la detención del vehículo en la entrada de la rotonda, a través de la utilización del rodaje por inercia, del freno motor y, en caso de ser necesario, de la reducción de marchas para llegar a la velocidad adecuada (si está congestionada, se entrará a menor velocidad).

- Posteriormente, con el motor ya caliente, se realizará la *incorporación a la autopista* desde 4ªC, pasando a 5ªC, 6ªC (cambios a 1.600 - 1.700 r/min) y posteriormente, a 6ªL (cambio a 1.500 r/min), con el pedal acelerador pisado a un 90% de su recorrido.
- Se mantendrán 90km/h, con el acelerador pisado a las 3/4 partes de su recorrido y dejando actuar al limitador, que corta la inyección para no sobrepasar esta velocidad.
- Se evitará tocar el freno de servicio o el freno motor en la medida de lo posible, anticipando siempre el alivio de presión sobre el acelerador

en cuanto se prevea una necesidad de reducir la velocidad por debajo de 90 km/h.

- Al salir de la autopista, se dejará de presionar el acelerador unos 250 metros antes del desvío, y llegaremos al muelle de carga usando marchas enteras, es decir, tratando de evitar las intermedias (ya sean las cortas o las largas, según el caso).

Arranque y progresión de marchas en caliente

- En caso de detención, y posterior reanudación de la marcha, se progresará según la siguiente secuencia: 3^aC, 4^aC, 5^aC, 6^aC y 6^aL. En caso de que se presenten algunas condiciones adversas, se pueden intercalar entre ellas la 5^aL y, en su caso, la 4^aL.
- En inicios del movimiento del vehículo con condiciones exigentes, como por ejemplo en pendientes ascendentes, se usarán la 1^aC y 1^aL, así como para maniobras a muy baja velocidad, o condiciones de muy baja adherencia, en las cuales se embragará el motor a la caja de cambios sin tocar el acelerador.

EJEMPLO 2 (Camión):

MOTOR:

Zona de par máximo: 1.100 y 1.300 r/min

Zona de potencia máxima: entre las 1.600 y 1.800 r/min

Zona de mínimo consumo específico: entre las 1.300 y 1.400 r/min (189 g/kWh), entre 70% y 90% de carga.

CAJA DE CAMBIOS:

Manual, 16 velocidades, 4 relaciones en 2 gamas, partidas.

ITINERARIO:

- Salida de polígono industrial.
- Recorrido por carretera nacional de orografía variada.
- Llegada a descarga a muelle en el puerto.

El vehículo está cargado, siendo su peso total de 38t.

PROCESO:

Arranque del motor e inicio del movimiento del vehículo en frío

- Arranque del motor, y colocación del disco-diagrama en el tacógrafo.

- Tras un minuto, se tendrá presión suficiente en los calderines neumáticos. Se quita el freno de estacionamiento, se engrana la 1^aL y se inicia la marcha.

- Se recorren unos 4 ó 5 metros y se frena para comprobar el sistema de frenos.

Progresión de marchas

- Se sale de nuevo, realizando cambios a 1.600 r/min, pasando por 3^aL, 5^aC y 6^aL, con un 60% de carga aproximadamente, mientras se circula por el polígono.

Circulación

- En caso de haber *rotondas*, previendo con anticipación la posibilidad de incorporación y el tráfico existente, se procurará tomarlas en 5^aC, 5^aL o 6^aC, dependiendo de su amplitud.
- En todos los casos, se llegará a las rotondas e intersecciones con el vehículo a velocidad suficientemente reducida como para poder prever la situación del tráfico, y entrar en las mismas con una leve aceleración, evitando en lo posible detener completamente el vehículo.
- Una vez en la *carretera*, se realizarán los cambios de marchas enteras, a unas 1.650 r/min, con una carga aproximada en el acelerador del 90%.
- Al llegar a la *velocidad de cruce*, se activará el limitador de velocidad (tempomat) a 80 km/h, en 8^aL, y se mantendrá el acelerador con una carga constante a las 3/4 partes del recorrido del pedal acelerador.

Subidas

- En el momento de afrontar pendientes, se mantendrá el acelerador a fondo, y se observará la velocidad a la que cae el régimen de giro del motor:
 - Si cae deprisa, se esperará a llegar a unas 1.150 r/min y entonces se reducirá una marcha entera.
 - Si caen despacio, se llegará hasta las 1.100 r/min y se reducirá media marcha.



- Se repetirá el proceso hasta mantener una velocidad estable.

Bajadas

- Continuando por carretera, a la hora de afrontar una pendiente descendente, se levantará el pie del acelerador lo antes posible, y se hará uso del freno motor el mayor tiempo posible. En caso de que el vehículo sobrepase la velocidad de 80 km/h se acompañará con el freno de servicio.

Arranque y progresión de marchas en caliente

- En caso de detención, y posterior reanudación de la marcha, se iniciará el movimiento del vehículo, para progresar de marchas según la siguiente secuencia: 3ªL, 4ªL, 5ªL, 6ªL, 7ªL y 8ªL. En caso de condiciones adversas (pendiente ascendente o mala carretera), se podrán intercalar entre ellas las marchas cortas que se estimen oportunas.

EJEMPLO 3 (Autobús):

MOTOR DE 380 CV:

Zona de par máximo: 1.100 y 1.400 r/min

Zona de potencia máxima: entre las 1.500 y 1.800 r/min

Zona de mínimo consumo específico: entre las 1.200 y 1.600 r/min (190 g/kWh), entre 60% y 100% de carga.

CAJA DE CAMBIOS:

Manual, 8 velocidades, 4 relaciones en 2 gamas.

ITINERARIO:

- Recorrido en circuito urbano.
- Recorrido por autopista.
- Recorrido en circuito urbano.

El vehículo realiza la mayor parte del recorrido con 15t de carga.

PROCESO:

Arranque del motor e inicio del movimiento del vehículo

- Arranque del motor, y colocación del disco-diagrama en el tacógrafo.
- Tras un minuto, hay presión suficiente en los calderines neumáticos. Se quita el freno de estacionamiento, se engrana la 1ª relación de marchas y se pone el vehículo en movimiento.

Progresión de marchas

- Se sale en la 2ª relación de marchas, realizando cambios a 1.700 r/min, pasando por 4ª y 6ª, posteriormente cambiando a 1.600 r/min, 7ª y 8ª, con aproximadamente un 75% de carga en el acelerador.

Circulación

- Las *rotondas*, se tomarán en 4ª o 5ª, dependiendo de su amplitud.
- Se evitarán en lo posible las detenciones, pero en su caso, se repetirá el procedimiento, saliendo en 2ª.
- Se anticiparán las *frenadas*, evitando hacer uso del freno de servicio. Ante la aparición de cualquier obstáculo en la distancia, la primera reacción será la de levantar el pie del acelerador y dejar al vehículo avanzar por su propia inercia, y haciendo uso del freno eléctrico o retarder y, posteriormente, del freno de servicio, cuando sea necesaria una mayor intensidad de frenada.

Subidas

- En el caso de *fuertes pendientes ascendentes*, se esperará a que el motor caiga hasta 1.200 r/min para reducir a marchas más cortas.
- Una técnica muy apropiada es la de la realización de un *mínimo número de cambios*, que en este caso se traduciría en:

Dejar caer en gran medida las revoluciones del motor para efectuar sólo un cambio de marchas, por ejemplo, de 8ª a 6ª en lugar de realizar de 8ª a 7ª y luego a 6ª, con lo que se consigue una menor pérdida de velocidad, ya que el empuje solamente se interrumpe una vez (en una rampa de por ejemplo un 7%, la pérdida de velocidad en cada cambio para un camión de unas 40 toneladas sería del orden de un 28%, suponiendo la realización del cambio en un tiempo de 2 segundos). Luego con esto se consigue, además de una reducción en el empleo de la caja de cambios y embrague, una mayor velocidad media en la subida.

8

Metodología de la formación práctica



8

METODOLOGÍA DE LA FORMACIÓN PRÁCTICA

La formación en las técnicas de la conducción eficiente trata, no sólo de transmitir a los conductores las técnicas y actitudes para una conducción más eficiente, sino también de demostrar las ventajas y reducciones de consumo que se pueden alcanzar a través de la utilización de estas técnicas. Para tal fin, la realización de pruebas comparativas de consumos de carburante resulta de gran importancia. La demostración práctica de que, efectivamente, se reduce el consumo de combustible es casi imprescindible para el éxito del curso a medio y largo plazo.

Es también relevante, transmitir a los conductores participantes en los cursos, que la conducción eficiente es un **nuevo estilo de conducción**, basado en las tecnologías que incorporan los vehículos modernos y que viene a complementar su estilo propio de conducción, adaptándolo a estas modernas tecnologías.

El curso, en función del número de alumnos, se puede realizar en un sólo día en jornada de mañana y tarde. Un posible programa sugerido para el mismo, es el siguiente:

1. Tanda de conducción real en un recorrido pre-seleccionado, sin que el conductor reciba ninguna instrucción previa.
2. Clase teórica en aula para transmitir y justificar los conceptos y técnicas fundamentales de la conducción eficiente.
3. Recorrido de demostración realizado por el instructor mostrando las técnicas y situaciones más importantes. Esta etapa es opcional, aunque resulta de gran efectividad pedagógica para la transmisión al alumno de la correcta utilización práctica de las técnicas, y por

tanto, se recomienda firmemente su realización.

4. Tanda de conducción real en el mismo recorrido preseleccionado, procurando que el conductor aplique las técnicas que se le han enseñado.
5. Reunión final para puesta en común de experiencias y análisis de los datos obtenidos.

8.1 Selección del recorrido y procedimientos de control de consumo

Se procurará escoger una ruta de tamaño medio, aproximadamente unos 30 ó 40 km. A ser posible la ruta será variada y completa, conteniendo la mayor parte de los elementos característicos de la circulación de un vehículo industrial, en los que se puedan aplicar las distintas técnicas de la conducción eficiente:

- Intersecciones
- Glorietas
- Semáforos
- Vías de doble sentido
- Pendientes en subida y en bajada
- Autovías (incluyendo tramos de incorporación y salida)
- Carreteras, etc.

Se ha de contar con un **procedimiento adecuado para la medición y el control de los consumos de carburante** durante las tandas de conducción. Se proponen varios métodos para tal efecto:

- **Ordenador a bordo:** Si el vehículo está equipado con ordenador a bordo, se pueden utilizar sus

registros para controlar el consumo instantáneo y promediado, así como las velocidades medias de circulación de cada recorrido. La visión por parte del conductor, del consumo instantáneo en los distintos momentos del recorrido, es muy útil para la demostración práctica del instructor (consumos nulos en las deceleraciones en las que se aplica el rodaje por inercia; altos consumos en marchas cortas, etc.).

- Instalar un **medidor de consumo** para las experiencias formativas. Existen proveedores de accesorios para el automóvil que disponen de equipos sencillos y acoplables a cualquier vehículo, que muestran los consumos instantáneo y promediado, así como las distancias y velocidades medias en los recorridos, además de otros parámetros relevantes en la conducción. Estos equipos permiten además, guardar registros de consumos y velocidades para distintos conductores.
- Por **llenado del tanque**. Si el vehículo no dispone de ordenador a bordo y no es posible la instalación de un equipo específico de medición de consumo, se puede medir el consumo de carburante por el método que se describe a continuación:
 - Se llena el depósito hasta el boquerel, dejando reposar el combustible y volviendo a llenar, para dejar el nivel perfectamente enrasado en alguna marca.
 - Se realiza la tanda de conducción en el recorrido propuesto.
 - Se vuelve a rellenar el depósito de la misma manera que anteriormente, anotando los litros de combustible suministrados correspondientes al carburante gastado.

8.2 Primera tanda de conducción

Se desarrollará una primera tanda de conducción, realizada por los conductores a su estilo propio de conducción. El monitor acompañará al conductor sentado en el asiento del acompañante. Éste intentará generar confianza en el conductor, comunicándole que el objetivo de la prueba práctica no es el de evaluar en forma alguna su estilo de conducción, sino el de hacerlo más eficiente, sostenible y seguro, a través de la puesta en práctica de las técnicas de la conducción eficiente.

El monitor durante el recorrido, irá apuntando las observaciones oportunas de la conducción del alumno, tanto las positivas como las negativas, cuya corrección o modificación pueda incidir en una mejora en la eficiencia de su conducción.



Clase práctica de conducción

Finalmente, se registrarán los distintos datos de consumo medio, tiempo invertido en el desplazamiento, velocidad media, número de realización de cambios de marcha, etc., de relevancia para el análisis final de las pruebas de formación de cada conductor.

8.3 Clase teórica

El objetivo de esta clase, impartida en un aula de formación, es doble: por una parte concienciar al conductor de las necesidades y ventajas de reducir el consumo de carburante y por otra exponer y argumentar las técnicas aplicables para realizar una conducción eficiente y la actitud necesaria para ello. Se procurará acompañarlo de alguna proyección con colores atractivos y con figuras auto-explicativas.



Clase teórica



Las partes en que puede dividirse la presentación son las siguientes:

- **Energía, transporte y medio ambiente.** Se mostrará el problema del consumo de energía en general y en el transporte en particular, así como la emisión de CO₂ y las emisiones contaminantes en Europa y en España. Se expondrán las posibles soluciones y la responsabilidad que tiene el conductor a tal efecto, mostrando las ventajas de aplicar una conducción eficiente.
- **Fundamentos técnicos.** Se realizará una breve introducción sobre el funcionamiento de los motores de combustión interna y los mecanismos de transmisión de potencia. Se definirán después, con claridad, los conceptos de potencia, par y consumo y se explicarán en detalle las curvas características de funcionamiento del motor. A continuación se tratarán las resistencias al avance del vehículo para, finalmente, establecer la relación entre el funcionamiento del motor y el comportamiento del vehículo en las distintas situaciones del tráfico y su relación con el consumo de carburante. La comprensión de los conceptos técnicos básicos es de gran importancia para la correcta aplicación práctica de las técnicas de conducción.
- **Técnicas de conducción.** Se expondrán a continuación las técnicas de la conducción eficiente, utilizando ejemplos prácticos para las distintas situaciones del tráfico vial y realizando comparaciones de los hábitos incorrectos comúnmente realizados con los propuestos a través de las técnicas.
- **Discusión final.** Para finalizar, se ofrecerá a los asistentes que expongan en un coloquio sus inquietudes, respondiendo los casos particulares que puedan ellos mismos plantear.

8.4 Demostración práctica

Resulta de gran utilidad para el aprendizaje de las técnicas, que el monitor realice una demostración prácti-

ca en el vehículo y en tráfico real, aplicando las técnicas explicadas, mostrando los consumos en el medidor y haciendo hincapié en los períodos de consumo nulo, la anticipación, el manejo de la caja de cambios, etc.

La intención de esta demostración, no es la de demostrar la capacidad de ahorro de carburante del monitor, sino la de mostrar la forma eficiente y racional de afrontar las distintas situaciones que se presentan en el tráfico. En todo momento, se abrirá a los alumnos la posibilidad de que formulen sus dudas o comentarios sobre el porqué de determinadas acciones y de las técnicas de conducción. Aportará valor añadido, el hecho de que el formador dé respuesta a las preguntas, siempre que sea posible, por medio de demostraciones prácticas.

8.5 Segunda tanda de conducción

La segunda tanda de conducción por parte de los conductores participantes en el curso, se realizará sobre el mismo recorrido de la primera. El formador podrá recomendar y sugerir a los conductores acciones a tomar durante el recorrido, haciendo hincapié en la anticipación, el manejo de las marchas, el manejo de los sistemas de frenada y del acelerador. Como es natural el conductor deberá sentirse en todo momento relajado, por lo que las intervenciones del monitor se realizarán en tono de asesoramiento, generando motivación y confianza al conductor.

8.6 Puesta en común final. Análisis de los resultados

De vuelta al aula de formación, se presentarán los resultados comparados de consumo y velocidad media en la primera y segunda tanda de conducción de los conductores participantes en el curso.

Se argumentarán los resultados obtenidos, comentando las distintas incidencias y situaciones que se hayan presentado durante en las rondas de conducción y la valoración de la respuesta dada por los conductores en la ejecución de las técnicas de la conducción eficiente.

9

Claves de la conducción eficiente



9 CLAVES DE LA CONDUCCIÓN EFICIENTE

Los contenidos mostrados pueden resumirse en una serie de sencillas claves, que al aplicarlas dan como resultado reducciones de consumo del

orden del 10 %, así como una reducción de emisiones al medio ambiente y una mejora en la seguridad de la conducción. Se muestran a continuación:

1. CARACTERÍSTICAS DEL MOTOR DEL VEHÍCULO:

Es de gran importancia el conocimiento por parte del conductor de los intervalos de revoluciones a los cuales el vehículo presenta el par máximo y la potencia máxima, así como de las curvas características propias del motor. En caso de no disponerse de esta información, conviene solicitarla al fabricante.

2. ARRANQUE DEL MOTOR:

Arrancar el motor sin pisar el acelerador. Colocar el disco-diagrama del tacógrafo e iniciar el movimiento del vehículo transcurrido un minuto (ya se tiene presión suficiente en los calderines).

3. INICIO DEL MOVIMIENTO DEL VEHÍCULO:

Se iniciará el movimiento del vehículo, con una relación de marchas acorde a cada situación y que no fuerce el funcionamiento del embrague de forma innecesaria.

En fuertes pendientes ascendentes, se pondrá en movimiento el vehículo en 1ª corta o larga, según el vehículo y las condiciones de la vía.

4. REALIZACIÓN DE LOS CAMBIOS DE MARCHAS:

Realizar los cambios de marcha en la zona de par máximo de revoluciones del motor. Tras el cambio, el régimen del motor ha de quedar dentro de la zona de par máximo, es decir, dentro de la zona verde del cuentarrevoluciones.

En condiciones favorables, se cambiará aproximadamente:

- Subiendo medias marchas, en torno a unas 1.400 r/min en motores grandes (de 10-12 litros).
- Subiendo marchas enteras, a unas 1.600 revoluciones en motores de 10-12 litros y entre las 1.700 y 1.900 r/min en motores de menores cilindradas.

Realizar los cambios de forma rápida y acelerar tras la realización del cambio.

No se realizará el doble embrague.

5. SALTOS DE MARCHAS:

Cuando se puedan llevar a cabo, se podrán saltar marchas, tanto en los procesos de aceleración, como en los de deceleración.

6. SELECCIÓN DE LA MARCHA DE LA CIRCULACIÓN:

Procurar seleccionar la marcha que permita al motor funcionar en la parte baja del intervalo de revoluciones de par máximo. Esto se consigue circulando en las marchas más largas con el pedal acelerador pisado a las 3/4 partes de su recorrido. En cajas automáticas, se procurará que la caja sincronice la marcha más larga posible a través de la utilización del pedal acelerador. La circulación se desarrollará aproximadamente:

- En torno a unas 1.100-1.300 r/min en motores grandes (de 10-12 litros).
- Entre unas 1.300-1.700 r/min en motores de menores cilindradas.

7. VELOCIDAD UNIFORME DE CIRCULACIÓN:

Intentar mantener una velocidad estable en la circulación evitando los acelerones y frenazos innecesarios. Aprovechar las inercias del vehículo.

8. DECELERACIONES:

Ante cualquier deceleración u obstáculo que presente la vía, se levantará el pie del pedal acelerador, dejando rodar el vehículo por su propia inercia con la marcha en la que se circula engranada, o si es posible, en marchas más largas. En estas condiciones el consumo de carburante del vehículo es nulo (hasta regímenes muy bajos de revoluciones cercanos al de ralentí).

Utilizar más el freno motor y evitar el uso innecesario del freno de servicio.

9. PARADAS Y ESTACIONAMIENTOS:

En las paradas prolongadas (por encima de 2 minutos de duración), apagar el motor, salvo en los vehículos que dependan del continuo funciona-

miento de su motor para el correcto uso de sus servicios auxiliares.

En las paradas, una vez realizado el estacionamiento del vehículo, ya se ha dado tiempo suficiente para que baje el turbo de revoluciones y se apague el motor sin mayor dilación.

10. PREVISIÓN Y ANTICIPACIÓN:

Prever las circunstancias del tráfico y, ante las mismas, anticipar las acciones a llevar a cabo. Dejar suficiente distancia de seguridad con el vehículo precedente acelerando un poco menos que éste, para luego tener que frenar también en menor medida. Controlar visualmente varios vehículos por delante del propio.

11. CIRCUNSTANCIAS EXIGENTES:

En la mayoría de las situaciones son aplicables las anteriores reglas, pero existen determinadas circunstancias en las que se requieren acciones específicas distintas para que la seguridad no se vea afectada.

En las circunstancias que lo requieran, se acelerará el vehículo revolucionando su motor en mayor medida, realizando los cambios de marchas en el entorno del intervalo de revoluciones de potencia máxima y con el pedal acelerador a plena carga.

IDAE Instituto para la
Diversificación y
Ahorro de la Energía

Madera, 8 - 28004 Madrid
Tel.: 91 456 49 00 - Fax: 91 523 04 14
e-mail: comunicacion@idaes.es
www.idaes.es



P.V.P.: 20 € (IVA incluido)

ÍNDICE CONTENIDO PRÁCTICO

Instructor/a de Movimiento



Índice Contenido Práctico

1. Reglamento General de Circulación
2. Reglamento General de Conductores

MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA

23514 *REAL DECRETO 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del 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.*

La disposición final segunda de la Ley 19/2001, de 19 de diciembre, de reforma del 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, establece que el Gobierno, en el plazo máximo de seis meses desde la entrada en vigor de dicha reforma, procederá a modificar el Reglamento General de Circulación, aprobado por el Real Decreto 13/1992, de 17 de enero, para adecuarlo a las modificaciones contenidas en dicha reforma. Este real decreto trasciende dicho mandato legislativo, pues aparte de su cumplimiento, la magnitud de las reformas que precisa el Reglamento General de Circulación, aprobado por el Real Decreto 13/1992, de 17 de enero, aconseja la promulgación de uno nuevo, en el que además se refundan las modificaciones anteriores efectuadas por el Real Decreto 116/1998, de 30 de enero, que adaptó el Reglamento General de Circulación a la Ley 5/1997, de 24 de marzo, también de reforma del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, como, asimismo, el Real Decreto 1333/1994, de 20 de junio, y el Real Decreto 2282/98, de 23 de octubre, que modificó el Reglamento General de Circulación en materia de alcoholemia.

Al hilo de la adaptación del nuevo texto a la Ley 19/2001, no sólo se introducen normas en materia de ciclismo y se contemplan nuevas infracciones o se varía la calificación de otras, como es el caso del uso de dispositivos de telefonía móvil o la circulación en sentido contrario, respectivamente, sino que también se modernizan otros preceptos en armonía con una nueva concepción de la gestión del tráfico que dispone de medios técnicos de regulación de la circulación que la norma ha de hacer plenamente operativos.

En materia de ciclismo debe señalarse que la Ley 43/1999, de 25 de noviembre, sobre adaptación de las normas de circulación a la práctica del ciclismo, efectuó una importante reforma del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, que, a su vez, ha resultado afectada por la Ley 19/2001, a cuya promulgación ha habido que esperar para efectuar un extenso desarrollo reglamentario, que ahora lleva a cabo.

Ello ha llevado también a revisar y actualizar todo el sistema de señalización, adaptándolo a los avances en los criterios de utilización generalizados en los países de nuestro entorno, mejorando la concordancia entre la normativa de tráfico y la de carreteras a este respecto. En el anexo I se representan gráficamente las señales.

En el anexo II se regulan las pruebas deportivas, las marchas ciclistas y otros eventos, hasta ahora reguladas por el artículo 108 y el anexo 2 del Código de la Circulación, preceptos que es preciso derogar reordenando las pruebas deportivas en torno al artículo 55 del Reglamento General de Circulación, que trata de las carreras, concursos, certámenes u otras pruebas deportivas.

Destaca la competencia de las comunidades autónomas para autorizar la celebración de pruebas deportivas por vías interurbanas de su ámbito territorial, habida cuenta que tienen asumida y traspasada la competencia

en materia de espectáculos públicos en general, carácter del que participan las pruebas deportivas, cuya singularidad e incidencia en la seguridad vial se salvaguarda a través de un informe vinculante, que emiten con carácter previo a la autorización las Administraciones públicas encargadas de la vigilancia y regulación del tráfico.

El anexo III trata de las normas y condiciones especiales de circulación de los vehículos especiales y de los vehículos en régimen de transporte especial, lo que constituía una laguna existente en nuestro derecho de la circulación que era urgente regular, dada la magnitud de los accidentes que pueden sobrevenir cuando se hallan implicados en aquéllos este tipo de vehículos.

También se regula en este anexo el régimen específico de circulación de convoyes y transportes de las Fuerzas Armadas que, por otra parte, en muchos aspectos y bajo determinados supuestos, está sometido a acuerdos internacionales, por lo que se hace necesario establecer una regulación específica. Esto es posible al amparo de lo que determinan el apartado 2 de la disposición final del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial y la disposición final segunda del Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre.

Por otro lado, la pertenencia de nuestro país a organizaciones supranacionales que aseguran una defensa común ha impulsado la cooperación en esta materia con otros países de nuestro entorno, de modo que con cierta frecuencia vehículos militares de otras naciones circulan por las carreteras españolas, especialmente con motivo de maniobras y de ejercicios que incluyen transporte de material militar.

Por último, en la disposición final primera se hace uso de la facultad otorgada al Gobierno por la disposición final del texto articulado de la Ley sobre el tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial para modificar conceptos básicos de circulación y añadir definiciones a los contenidos en el anexo de dicho texto articulado y que son complementos indispensables para la aplicación del nuevo Reglamento de Circulación que se aprueba.

Este real decreto ha sido informado por el Consejo Superior de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial.

En su virtud, a propuesta de los Ministros del Interior, de Defensa, de Fomento y de Ciencia y Tecnología, con la aprobación previa del Ministro de Administraciones Públicas, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 21 de noviembre de 2003,

DISPONGO:

Artículo único. *Aprobación del Reglamento General de Circulación.*

Se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del 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, cuyo texto se inserta a continuación.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Quedan derogados el Real Decreto 13/1992, de 17 de enero, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación, para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, así como el artículo 108 y el anexo 2 del Código de la Circulación, y cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo dispuesto en este real decreto.

Disposición final primera. *Modificación del anexo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.*

El anexo del 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, se modifica de la siguiente forma:

Uno. Queda suprimido el concepto básico «vía rápida» contenido en el apartado 63 del anexo. Los conceptos básicos numerados a partir del apartado 64 pasan a ocupar un número menos, de tal forma que el apartado 64 se convierta en 63, el 65 en 64 y así hasta el último de ellos.

Dos. Se modifican las definiciones de los siguientes conceptos básicos: «autovía», contenido en el apartado 62; «carretera convencional», contenido en el apartado 64, y «travesía», contenido en el apartado 66, que quedan redactados en los siguientes términos:

«62. Autovía. Autovía es la carretera especialmente proyectada, construida y señalizada como tal que tiene las siguientes características:

a) Tener acceso limitado a ella las propiedades colindantes.

b) No cruzar a nivel ninguna otra senda, vía, línea de ferrocarril o tranvía, ni ser cruzada a nivel por senda, vía de comunicación o servidumbre de paso alguna.

c) Constar de distintas calzadas para cada sentido de circulación, separadas entre sí, salvo en puntos singulares o con carácter temporal, por una franja de terreno no destinada a la circulación, o por otros medios.»

«64. Carretera convencional. Es toda carretera que no reúne las características propias de las autopistas, autovías y vías para automóviles.»

«66. Travesía. A los efectos de esta disposición normativa, es el tramo de carretera que discurre por poblado. No tendrán la consideración de travesías aquellos tramos que dispongan de una alternativa viaria o variante a la cual tiene acceso.»

Tres. Se introducen las nuevas definiciones de los siguientes conceptos básicos: «vía para automóviles», que figurará como el concepto básico número 75; «vía interurbana», que figurará como el concepto básico número 76; «vía urbana», que figurará como el concepto básico número 77; «carretera», que figurará como el concepto básico número 78; «glorieta», que figurará como el concepto básico número 79, y «carril para vehículos con alta ocupación», que figurará como el concepto básico número 80. Dichos conceptos básicos tendrán la siguiente redacción:

«75. Vía para automóviles. Toda vía reservada exclusivamente a la circulación de automóviles, con una sola calzada y con limitación total de accesos a las propiedades colindantes, y señalizada con las señales S-3 y S-4, respectivamente.

76. Vía interurbana. Es toda vía pública situada fuera de poblado.

77. Vía urbana. Es toda vía pública situada dentro de poblado, excepto las travesías.

78. Carretera. A los efectos de esta disposición normativa, es toda vía pública pavimentada situada fuera de poblado, salvo los tramos en travesía.

79. Glorieta. Se entiende por glorieta un tipo especial de intersección caracterizado por que los tramos que en él confluyen se comunican a través de un anillo en el que se establece una circulación rotatoria alrededor de una isleta central. No son glorietas propiamente dichas las denominadas glorietas

partidas en las que dos tramos, generalmente opuestos, se conectan directamente a través de la isleta central, por lo que el tráfico pasa de uno a otro y no la rodea.

80. Carril para vehículos con alta ocupación. Es aquel especialmente reservado o habilitado para la circulación de los vehículos con alta ocupación.»

Disposición final segunda. *Facultades de desarrollo.*

Se faculta al Ministro del Interior para dictar, por sí o conjuntamente con los titulares de los restantes departamentos ministeriales afectados por razón de la materia, las disposiciones oportunas para la aplicación y desarrollo de lo establecido en este real decreto.

Disposición final tercera. *Vehículos de las Fuerzas Armadas.*

Se faculta a los Ministros de Defensa y del Interior y, en su caso, a los demás ministros competentes, para regular las peculiaridades del régimen de autorizaciones y circulación de los vehículos pertenecientes a las Fuerzas Armadas.

Disposición final cuarta. *Estupefacientes y sustancias psicotrópicas.*

Se faculta a los Ministros del Interior y de Sanidad y Consumo y, en su caso, a los demás ministros competentes, para regular todo lo relativo a estupefacientes y sustancias psicotrópicas que puedan influir negativamente en el conductor de vehículos a motor.

Disposición final quinta. *Entrada en vigor.*

El presente real decreto entrará en vigor al mes siguiente de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid, a 21 de noviembre de 2003.

JUAN CARLOS R.

El Vicepresidente Segundo del Gobierno
y Ministro de la Presidencia,
JAVIER ARENAS BOCANEGRA

REGLAMENTO GENERAL DE CIRCULACIÓN

ÍNDICE

Título preliminar. Ámbito de aplicación de las normas sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

Artículo 1. Ámbito de aplicación.

Título I. Normas generales de comportamiento en la circulación.

Capítulo I. Normas generales.

Artículo 2. Usuarios.

Artículo 3. Conductores.

Artículo 4. Actividades que afectan a la seguridad de la circulación.

Artículo 5. Señalización de obstáculos y peligros.

Artículo 6. Prevención de incendios.

Artículo 7. Emisión de perturbaciones y contaminantes.

Capítulo II. De la carga de vehículos y del transporte de personas y mercancías o cosas.

Artículo 8. Carga de vehículos y transporte de personas y mercancías o cosas.

Sección 1.^a Transporte de personas.

Artículo 9. Del transporte de personas.

Artículo 10. Emplazamiento y acondicionamiento de las personas.

Artículo 11. Transporte colectivo de personas.

Artículo 12. Normas relativas a ciclos, ciclomotores y motocicletas.

Sección 2.^a Transporte de mercancías o cosas.

Artículo 13. Dimensiones del vehículo y su carga.

Artículo 14. Disposición de la carga.

Artículo 15. Dimensiones de la carga.

Artículo 16. Operaciones de carga y descarga.

Capítulo III. Normas generales de los conductores.

Artículo 17. Control del vehículo o animales.

Artículo 18. Otras obligaciones del conductor.

Artículo 19. Visibilidad en el vehículo.

Capítulo IV. Normas sobre bebidas alcohólicas.

Artículo 20. Tasas de alcohol en sangre y aire espirado.

Artículo 21. Investigación de la alcoholemia. Personas obligadas.

Artículo 22. Pruebas de detección alcohólica mediante el aire espirado.

Artículo 23. Práctica de las pruebas.

Artículo 24. Diligencias del agente de la autoridad.

Artículo 25. Inmovilización del vehículo.

Artículo 26. Obligaciones del personal sanitario.

Capítulo V. Normas sobre estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas.

Artículo 27. Estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas.

Artículo 28. Pruebas para la detección de sustancias estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas.

Título II. De la circulación de vehículos.

Capítulo I. Lugar en la vía.

Sección 1.^a Sentido de la circulación.

Artículo 29. Norma general.

Sección 2.^a Utilización de los carriles.

Artículo 30. Utilización de los carriles en calzadas con doble sentido de circulación.

Artículo 31. Utilización de los carriles, fuera de poblado, en calzadas con más de un carril para el mismo sentido de marcha.

Artículo 32. Utilización de los carriles, fuera de poblado, en calzadas con tres o más carriles para el mismo sentido de marcha.

Artículo 33. Utilización de los carriles, en poblado, en calzadas con más de un carril reservado para el mismo sentido de marcha.

Artículo 34. Cómputo de carriles.

Artículo 35. Utilización de los carriles en función de la velocidad señalizada y de los reservados a determinados vehículos y a ciertas maniobras.

Sección 3.^a Arcenes.

Artículo 36. Conductores obligados a su utilización.

Sección 4.^a Supuestos especiales del sentido de circulación y de la utilización de calzadas, carriles y arcenes.

Artículo 37. Ordenación especial del tráfico por razones de seguridad o fluidez de la circulación.

Artículo 38. Circulación en autopistas y autovías.

Artículo 39. Limitaciones a la circulación.

Artículo 40. Carriles reversibles.

Artículo 41. Carriles de utilización en sentido contrario al habitual.

Artículo 42. Carriles adicionales circunstanciales de circulación.

Sección 5.^a Refugios, isletas o dispositivos de guía o análogos.

Artículo 43. Sentido de la circulación.

Sección 6.^a División de las vías en calzadas.

Artículo 44. Utilización de las calzadas.

Capítulo II. Velocidad.

Sección 1.^a Límites de velocidad.

Artículo 45. Adecuación de la velocidad a las circunstancias.

Artículo 46. Moderación de la velocidad. Casos.

Artículo 47. Velocidades máximas y mínimas.

Artículo 48. Velocidades máximas, en vías fuera de poblado.

Artículo 49. Velocidades mínimas en poblado y fuera de poblado.

Artículo 50. Límites de velocidad en vías urbanas y travesías.

Artículo 51. Velocidades máximas en adelantamientos.

Artículo 52. Velocidades prevalentes.

Sección 2.^a Reducción de velocidad y distancias entre vehículos.

Artículo 53. Reducción de velocidad.

Artículo 54. Distancias entre vehículos.

Sección 3.^a Competiciones.

Artículo 55. Pruebas deportivas, marchas ciclistas y otros eventos.

Capítulo III. Prioridad de paso.

Sección 1.^a Normas de prioridad en las intersecciones.

Artículo 56. Intersecciones señalizadas.

Artículo 57. Intersecciones sin señalizar.

Artículo 58. Normas generales.

Artículo 59. Intersecciones.

Sección 2.^a Tramos en obras, estrechamientos y tramos de gran pendiente.

Artículo 60. Tramos en obras y estrechamientos.

Artículo 61. Paso de puentes u obras de paso señalizado.

Artículo 62. Orden de preferencia en ausencia de señalización.

Artículo 63. Tramos de gran pendiente.

Sección 3.^a Normas de comportamiento de los conductores respecto a los ciclistas, peatones y animales.

Artículo 64. Normas generales y prioridad de paso de ciclistas.

Artículo 65. Prioridad de paso de los conductores sobre los peatones.

Artículo 66. Prioridad de paso de los conductores sobre los animales.

Sección 4.^a Vehículos en servicios de urgencia.

Artículo 67. Vehículos prioritarios.

Artículo 68. Facultades de los conductores de los vehículos prioritarios.

Artículo 69. Comportamiento de los demás conductores respecto de los vehículos prioritarios.

Artículo 70. Vehículos no prioritarios en servicio de urgencia.

Capítulo IV. Vehículos y transportes especiales.

Artículo 71. Normas de circulación y señalización.

Capítulo V. Incorporación a la circulación.

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

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

Capítulo VI. Cambios de dirección y de sentido, y marcha atrás.

Sección 1.^a Cambios de vía, calzada y carril.

Artículo 74. Normas generales.

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

Artículo 76. Supuestos especiales.

Artículo 77. Carril de deceleración.

Sección 2.^a Cambio de sentido.

Artículo 78. Ejecución de la maniobra.

Artículo 79. Prohibiciones.

Sección 3.^a Marcha hacia atrás.

Artículo 80. Normas generales.

Artículo 81. Ejecución de la maniobra.

Capítulo VII. Adelantamiento.

Sección 1.^a Adelantamiento y circulación paralela.

Artículo 82. Adelantamiento por la izquierda. Excepciones.

Artículo 83. Adelantamiento en calzadas de varios carriles.

Sección 2.^a Normas generales del adelantamiento.

Artículo 84. Obligaciones del que adelanta antes de iniciar la maniobra.

Sección 3.^a Ejecución del adelantamiento.

Artículo 85. Obligaciones del que adelanta durante la ejecución de la maniobra.

Sección 4.^a Vehículo adelantado.

Artículo 86. Obligaciones de su conductor.

Sección 5.^a Maniobras de adelantamiento que atentan a la seguridad vial.

Artículo 87. Prohibiciones.

Sección 6.^a Supuestos excepcionales de ocupación del sentido contrario.

Artículo 88. Vehículos inmovilizados.

Artículo 89. Obstáculos.

Capítulo VIII. Parada y estacionamiento.

Sección 1.^a Normas generales de paradas y estacionamientos.

Artículo 90. Lugares en que deben efectuarse.

Artículo 91. Modo y forma de ejecución.

Artículo 92. Colocación del vehículo.

Artículo 93. Ordenanzas municipales.

Sección 2.^a Normas especiales de paradas y estacionamientos.

Artículo 94. Lugares prohibidos.

Capítulo IX. Cruce de pasos a nivel, puentes móviles y túneles.

Sección 1.^a Normas generales sobre pasos a nivel, puentes móviles y túneles.

Artículo 95. Obligaciones de los usuarios y titulares de las vías.

Artículo 96. Barreras, semibarreras y semáforos.

Sección 2.^a Bloqueo de pasos a nivel, puentes móviles y túneles.

Artículo 97. Detención de un vehículo en paso a nivel, puente móvil o túnel.

Capítulo X. Utilización del alumbrado.

Sección 1.^a Uso obligatorio del alumbrado.

Artículo 98. Normas generales.

Artículo 99. Alumbrados de posición y de gálibo.

Artículo 100. Alumbrado de largo alcance o carretera.

Artículo 101. Alumbrado de corto alcance o de cruce.

Artículo 102. Deslumbramiento.

Artículo 103. Alumbrado de placa de matrícula.

Artículo 104. Uso del alumbrado durante el día.

Artículo 105. Inmovilizaciones.

Sección 2.^a Supuestos especiales de alumbrado.

Artículo 106. Condiciones que disminuyen la visibilidad.

Artículo 107. Inutilización o avería del alumbrado.

Capítulo XI. Advertencias de los conductores.

Sección 1.^a Normas generales.

Artículo 108. Obligación de advertir las maniobras.

Artículo 109. Advertencias ópticas.

Artículo 110. Advertencias acústicas.

Sección 2.^a Advertencias de los vehículos de servicios de urgencia y de otros servicios especiales.

Artículo 111. Normas generales.

Artículo 112. Advertencias de los vehículos de servicios de urgencia.

Artículo 113. Advertencias de otros vehículos.

Título III. Otras normas de circulación.

Capítulo I. Puertas y apagado de motor.

Artículo 114. Puertas.

Artículo 115. Apagado de motor.

Capítulo II. Cinturón, casco y restantes elementos de seguridad.

Artículo 116. Obligatoriedad de su uso y excepciones.

Artículo 117. Cinturones de seguridad u otros sistemas de retención homologados.

Artículo 118. Cascos y otros elementos de protección.

Artículo 119. Exenciones.

Capítulo III. Tiempos de conducción y descanso.

Artículo 120. Normas generales.

Capítulo IV. Peatones.

Artículo 121. Circulación por zonas peatonales. Excepciones.

Artículo 122. Circulación por la calzada o arcén.

Artículo 123. Circulación nocturna.

Artículo 124. Pasos para peatones y cruce de calzadas.

Artículo 125. Normas relativas a autopistas y autovías.

Capítulo V. Circulación de animales.

Artículo 126. Normas generales.

Artículo 127. Normas especiales.

Artículo 128. Normas relativas a autopistas y autovías.

Capítulo VI. Comportamiento en caso de emergencia.

Artículo 129. Obligación de auxilio.

Artículo 130. Inmovilización del vehículo y caída de la carga.

Título IV. De la señalización.

Capítulo I. Normas generales.

Artículo 131. Concepto.

Artículo 132. Obediencia de las señales.

Capítulo II. Prioridad entre señales.

Artículo 133. Orden de prioridad.

Capítulo III. Formato de las señales.

Artículo 134. Catálogo oficial de señales de circulación.

Capítulo IV. Aplicación de las señales.

Sección 1.^a Generalidades.

Artículo 135. Aplicación.

Artículo 136. Visibilidad.

Artículo 137. Inscripciones.

Artículo 138. Idioma de las señales.

Sección 2.^a Responsabilidad de la señalización en las vías.

Artículo 139. Responsabilidad.

Artículo 140. Señalización de las obras.

Artículo 141. Objeto y tipo de señales.

Capítulo V. Retirada, sustitución y alteración de señales.

Artículo 142. Obligaciones relativas a la señalización.

Capítulo VI. De los tipos y significados de las señales de circulación y marcas viales.

Sección 1.^a De las señales y órdenes de los agentes de circulación.

Artículo 143. Señales con el brazo y otras.

Sección 2.^a De la señalización circunstancial que modifica el régimen normal de utilización de la vía y de las señales de balizamiento.

Artículo 144. Señales circunstanciales y de balizamiento.

Sección 3.^a De los semáforos.

Artículo 145. Semáforos reservados para peatones.

Artículo 146. Semáforos circulares para vehículos.

Artículo 147. Semáforos cuadrados para vehículos, o de carril.

Artículo 148. Semáforos reservados a determinados vehículos.

Sección 4.^a De las señales verticales de circulación.

Subsección 1.^a De las señales de advertencia de peligro.

Artículo 149. Objeto y tipos.

Subsección 2.^a De las señales de reglamentación.

Artículo 150. Objeto, clases y normas comunes.

Artículo 151. Señales de prioridad.

Artículo 152. Señales de prohibición de entrada.

Artículo 153. Señales de restricción de paso.

Artículo 154. Otras señales de prohibición o restricción.

Artículo 155. Señales de obligación.

Artículo 156. Señales de fin de prohibición o restricción.

Artículo 157. Formato de las señales de reglamentación.

Subsección 3.^a De las señales de indicación.

Artículo 158. Objeto y tipos.

Artículo 159. Señales de indicaciones generales.

Artículo 160. Señales de carriles.

Artículo 161. Señales de servicio.

Artículo 162. Señales de orientación.

Artículo 163. Paneles complementarios.

Artículo 164. Otras señales.

Artículo 165. Formato de las señales de indicación.

Sección 5.^a De las marcas viales.

Artículo 166. Objeto y clases.

Artículo 167. Marcas blancas longitudinales.

Artículo 168. Marcas blancas transversales.

Artículo 169. Señales horizontales de circulación.

Artículo 170. Otras marcas e inscripciones de color blanco.

Artículo 171. Marcas de otros colores.

Artículo 172. Formato de las marcas viales.

Título V. Señales en los vehículos.

Artículo 173. Objeto, significado y clases.

Disposición adicional primera. Comunidades autónomas.

Disposición adicional segunda. Uso obligatorio de cinturones de seguridad en turismos.

Disposición adicional tercera. Sistemas de retención infantiles.

Disposición final primera. Obligación de utilizar los chalecos reflectantes de alta visibilidad.

Disposición final segunda. Obligaciones sobre sistemas de retención infantiles.

Anexo I. Señales de circulación.

Anexo II. Pruebas deportivas, marchas ciclistas y otros eventos.

Sección 1.^a Pruebas deportivas.

Sección 2.^a Marchas ciclistas.

Sección 3.^a Otros eventos.

Anexo III. Normas y condiciones de circulación de los vehículos especiales y de los vehículos en régimen de transporte especial.

Sección 1.^a Condiciones de circulación comunes para los grupos 1, 2 y 3.

Sección 2.^a 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.

TÍTULO PRELIMINAR

Ámbito de aplicación de las normas sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial

Artículo 1. *Ámbito de aplicación.*

1. Los preceptos de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, los de este reglamento y los de las demás disposiciones que la desarrollen serán aplicables en todo el territorio nacional y obligarán 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 de las vías y terrenos privados que sean utilizados por una colectividad indeterminada de usuarios.

2. En concreto, tales preceptos serán aplicables:

a) A los titulares de las vías públicas o privadas, comprendidas en el párrafo c), y a sus usuarios, ya lo sean en concepto de titulares, propietarios, conductores u ocupantes de vehículos o en concepto de peatones, y tanto si circulan individualmente como en grupo.

Asimismo, son aplicables a todas aquellas personas físicas o jurídicas que, sin estar comprendidas en el inciso anterior, resulten afectadas por dichos preceptos.

b) A los animales sueltos o en rebaño y a los vehículos de cualquier clase que, estáticos o en movimiento, se encuentren incorporados al tráfico en las vías comprendidas en el primer inciso del párrafo c).

c) A las autopistas, autovías, carreteras convencionales, a las áreas y zonas de descanso y de servicio, sitas y afectas a dichas vías, calzadas de servicio y a las zonas de parada o estacionamiento de cualquier clase de vehículos; a las travesías, a las plazas, calles o vías urbanas; a los caminos de dominio público; a las pistas y terrenos públicos aptos para la circulación; a los caminos de servicio construidos como elementos auxiliares o complementarios de las actividades de sus titulares y a los construidos con finalidades análogas, siempre que estén abiertos al uso público, y, en general, a todas las vías de uso común públicas o privadas.

No serán aplicables los preceptos mencionados a los caminos, terrenos, garajes, cocheras u otros locales de similar naturaleza, construidos dentro de fincas privadas, sustraídos al uso público y destinados al uso exclusivo de los propietarios y sus dependientes.

3. El desplazamiento ocasional de vehículos por terrenos o zonas de uso común no aptos para la circulación, por tratarse de lugares no destinados al tráfico, quedará sometido a las normas contenidas en el título I y en el capítulo X del título II de este reglamento, en cuanto sean aplicables, y a lo dispuesto en la regulación vigente sobre conductores y vehículos, respecto del régimen de autorización administrativa previa, previsto en el título IV del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, con objeto de garantizar la aptitud de los conductores para manejar los vehículos y la idoneidad de éstos para circular con el mínimo riesgo posible.

4. En defecto de otras normas, los titulares de vías o terrenos privados no abiertos al uso público, situados en urbanizaciones, hoteles, clubes y otros lugares de recreo, podrán regular, dentro de sus respectivas vías o recintos, la circulación exclusiva de los propios titulares o sus clientes cuando constituyan una colectividad indeterminada de personas, siempre que lo hagan de manera que no desvirtúen las normas de este reglamento, ni induzcan a confusión con ellas.

TÍTULO I

Normas generales de comportamiento en la circulación

CAPÍTULO I

Normas generales

Artículo 2. *Usuarios.*

Los usuarios de la vía están obligados a comportarse de forma que no entorpezcan indebidamente la circulación ni causen peligro, perjuicios o molestias innecesarias a las personas, o daños a los bienes (artículo 9.1 del texto articulado).

Artículo 3. *Conductores.*

1. Se deberá conducir con la diligencia y precaución necesarias para evitar todo daño, propio o ajeno, cui-

dando de no poner en peligro, tanto al mismo conductor como a los demás ocupantes del vehículo y al resto de los usuarios de la vía. Queda terminantemente prohibido conducir de modo negligente o temerario (artículo 9.2 del texto articulado).

2. Las conductas referidas a la conducción negligente tendrán la consideración de infracciones graves y las referidas a la conducción temeraria tendrán la consideración de infracciones muy graves, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 65.4.a) y 5.c) del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, respectivamente

Artículo 4. *Actividades que afectan a la seguridad de la circulación.*

1. La realización de obras, instalaciones, colocación de contenedores, mobiliario urbano o cualquier otro elemento u objeto de forma permanente o provisional en las vías o terrenos objeto de aplicación de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial necesitará la autorización previa de su titular y se regirán por lo dispuesto en la legislación de carreteras y en sus reglamentos de desarrollo, y en las normas municipales. Las mismas normas serán aplicables a la interrupción de las obras en razón de las circunstancias o características especiales de tráfico, que podrán llevarse a efecto a petición del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico (artículo 10.1 del texto articulado).

2. Se prohíbe arrojar, depositar o abandonar sobre la vía objetos o materias que puedan entorpecer la libre circulación, parada o estacionamiento, hacerlos peligrosos o deteriorar aquélla o sus instalaciones, o producir en ella o en sus inmediaciones efectos que modifiquen las condiciones apropiadas para circular, parar o estacionar (artículo 10.2 del texto articulado).

3. No se instalará en vías o terrenos objeto del ámbito de aplicación de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial ningún aparato, instalación o construcción, ni se realizarán actuaciones como rodajes, encuestas o ensayos, aunque sea con carácter provisional o temporal, que pueda entorpecer la circulación.

Artículo 5. *Señalización de obstáculos y peligros.*

1. Quienes hubieran creado sobre la vía algún obstáculo o peligro deberán hacerlo desaparecer lo antes posible, y adoptarán entre tanto las medidas necesarias para que pueda ser advertido por los demás usuarios y para que no se dificulte la circulación (artículo 10.3 del texto articulado).

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

3. Para advertir la presencia en la vía de cualquier obstáculo o peligro creado, el causante de éste deberá señalizarlo de forma eficaz, tanto de día como de noche, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 130.3, 140 y 173.

4. Todas las actuaciones que deban desarrollar los servicios de asistencia mecánica, sanitaria o cualquier otro tipo de intervención deberán regirse por los principios de utilización de los recursos idóneos y estrictamente necesarios en cada caso. El organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, la autoridad autonómica o local responsable de la regulación del tráfico, o sus agentes, acordarán la presencia y permanencia en la zona de intervención de todo el personal y equipo que sea

imprescindible y garantizará la ausencia de personas ajenas a las labores propias de la asistencia; además, será la encargada de señalar en cada caso concreto los lugares donde deben situarse los vehículos de servicios de urgencia o de otros servicios especiales, atendiendo a la prestación de la mejor asistencia y velando por el mejor auxilio de las personas.

5. La actuación de los quipos de los servicios de urgencia, así como la de los de asistencia mecánica y de conservación de carreteras, deberá procurar en todo momento la menor afectación posible sobre el resto de la circulación, ocupando el mínimo posible de la calzada y siguiendo en todo momento las instrucciones que imparta el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, la autoridad autonómica o local responsable de la regulación del tráfico, o sus agentes. El comportamiento de los conductores y usuarios en caso de emergencia se ajustará a lo establecido en los artículos 69, 129 y 130 y, en particular, el de los conductores de los vehículos de servicio de urgencia, a lo dispuesto en los artículos 67, 68, 111 y 112.

6. La detención, parada o estacionamiento de los vehículos destinados a los servicios citados deberá efectuarse de forma que no cree un nuevo peligro, y donde cause menor obstáculo a la circulación.

7. Los supuestos de parada o estacionamiento en lugares distintos de los fijados por los agentes de la autoridad responsable del tráfico tendrán la consideración de infracción grave de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 65.4.d) del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

Artículo 6. *Prevención de incendios.*

1. Se prohíbe arrojar a la vía o en sus inmediaciones cualquier objeto que pueda dar lugar a la producción de incendios o, en general, poner en peligro la seguridad vial (artículo 10.4 del texto articulado).

2. Las infracciones a este precepto tendrán la consideración de infracción grave de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 65.4.b) del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

Artículo 7. *Emisión de perturbaciones y contaminantes.*

1. Los vehículos no podrán circular por las vías o terrenos objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial si emiten perturbaciones electromagnéticas, con niveles de emisión de ruido superiores a los límites establecidos por las normas específicamente reguladoras de la materia, así como tampoco podrán emitir gases o humos en valores superiores a los límites establecidos ni en los supuestos de haber sido objeto de una reforma de importancia no autorizada, todo ello de acuerdo con lo dispuesto en el anexo I del Reglamento General de Vehículos.

Todos los conductores de vehículos quedan obligados a colaborar en las pruebas de detección que permitan comprobar las posibles deficiencias indicadas.

2. Tanto en las vías públicas urbanas como en las interurbanas se prohíbe la circulación de vehículos a motor y ciclomotores con el llamado escape libre, sin el preceptivo dispositivo silenciador de las explosiones.

Se prohíbe, asimismo, la circulación de los vehículos mencionados cuando los gases expulsados por los motores, en lugar de atravesar un silenciador eficaz, salgan desde el motor a través de uno incompleto, inadecuado, deteriorado o a través de tubos resonadores, y la de los de motor de combustión interna que circulen sin hallarse dotados de un dispositivo que evite la proyección descendente al exterior de combustible no quemado, o lancen humos que puedan dificultar la visibilidad a los conductores de otros vehículos o resulten nocivos.

Los agentes de la autoridad podrán inmovilizar el vehículo en el caso de que supere los niveles de gases, humos y ruidos permitidos reglamentariamente, según el tipo de vehículo, conforme al artículo 70.2 del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

3. Queda prohibida la emisión de los contaminantes a que se refiere el apartado 1 producida por vehículos a motor por encima de las limitaciones previstas en las normas reguladoras de los vehículos.

4. Igualmente, queda prohibida dicha emisión por otros focos emisores de contaminantes distintos de los producidos por vehículos a motor, cualquiera que fuese su naturaleza, por encima de los niveles que el Gobierno establezca con carácter general.

Quedan prohibidos, en concreto, los vertederos de basuras y residuos dentro de la zona de afección de las carreteras, en todo caso, y fuera de ella cuando exista peligro de que el humo producido por la incineración de las basuras o incendios ocasionales pueda alcanzar la carretera.

CAPÍTULO II

De la carga de vehículos y del transporte de personas y mercancías o cosas

Artículo 8. *Carga de vehículos y transporte de personas y mercancías o cosas.*

Se prohíbe cargar los vehículos o transportar en ellos personas, mercancías o cosas de forma distinta a la que se determina en este capítulo.

SECCIÓN 1.^a TRANSPORTE DE PERSONAS

Artículo 9. *Del transporte de personas.*

1. El número de personas transportadas en un vehículo no podrá ser superior al de las plazas que tenga autorizadas, que, en los de servicio público y en los autobuses, deberá estar señalado en placas colocadas en su interior, sin que, en ningún caso, pueda sobrepasarse, entre viajeros y equipaje, la masa máxima autorizada para el vehículo.

2. A efectos de cómputo del número de personas transportadas:

a) En turismos, autobuses y vehículos mixtos adaptables no se contará cada menor de dos años que vaya al cuidado de un adulto distinto del conductor, siempre que no ocupe plaza.

b) En los turismos, cada menor de más de dos años y menos de 12 se computará como media plaza, sin que el número máximo de plazas así computado pueda exceder del que corresponda al 50 por ciento del total, excluida la del conductor.

c) En los automóviles autorizados para transporte escolar y de menores, se estará a lo establecido en la legislación específica sobre la materia.

3. Las infracciones a este precepto en cuanto suponga aumentar en un 50 por ciento el número de plazas autorizadas, excluido el conductor, tendrán la consideración de muy graves, de acuerdo con lo estipulado en el artículo 65.5.d) del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, y se procederá a la inmovilización del vehículo por los agentes de la autoridad, que lo mantendrán inmovilizado mientras subsista la causa de la infracción, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 70.3 del citado texto articulado.

Artículo 10. *Emplazamiento y acondicionamiento de las personas.*

1. Está prohibido transportar personas en emplazamiento distinto al destinado y acondicionado para ellas en los vehículos.

2. No obstante lo dispuesto en el apartado anterior, en los vehículos de transporte de mercancías o cosas podrán viajar personas en el lugar reservado a la carga, en las condiciones que se establecen en las disposiciones que regulan la materia.

3. Los vehículos autorizados a transportar simultáneamente personas y carga deberán estar provistos de una protección adecuada a la carga que transporten, de manera que no estorbe a los ocupantes ni pueda dañarlos en caso de ser proyectada.

Dicha protección se ajustará a lo previsto en la legislación reguladora de los vehículos.

4. El hecho de no llevar instalada la protección a que se refiere el apartado anterior será sancionado con arreglo a lo dispuesto en el artículo 67.2 del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

Artículo 11. *Transporte colectivo de personas.*

1. El conductor deberá efectuar las paradas y arrancadas sin sacudidas ni movimientos bruscos, lo más cerca posible del borde derecho de la calzada, y se abstendrá de realizar acto alguno que le pueda distraer durante la marcha; el conductor y, en su caso, el encargado, tanto durante la marcha como en las subidas y bajadas, velarán por la seguridad de los viajeros.

2. En los vehículos destinados al servicio público de transporte colectivo de personas se prohíbe a los viajeros:

- a) Distraer al conductor durante la marcha del vehículo.
- b) Entrar o salir del vehículo por lugares distintos a los destinados, respectivamente, a estos fines.
- c) Entrar en el vehículo cuando se haya hecho la advertencia de que está completo.
- d) Dificultar innecesariamente el paso en los lugares destinados al tránsito de personas.
- e) Llevar consigo cualquier animal, salvo que exista en el vehículo lugar destinado para su transporte. Se exceptúan de esta prohibición, siempre bajo su responsabilidad, a los invidentes acompañados de perros, especialmente adiestrados como lazarillos.
- f) Llevar materias u objetos peligrosos en condiciones distintas de las establecidas en la regulación específica sobre la materia.
- g) Desatender las instrucciones que, sobre el servicio, den el conductor o el encargado del vehículo.

El conductor y, en su caso, el encargado de los vehículos destinados al servicio público de transporte colectivo de personas deben prohibir la entrada y ordenar su salida a los viajeros que incumplan los preceptos establecidos en este apartado.

Artículo 12. *Normas relativas a ciclos, ciclomotores y motocicletas.*

1. Los ciclos que, por construcción, no puedan ser ocupados por más de una persona podrán transportar, no obstante, cuando el conductor sea mayor de edad, un menor de hasta siete años en asiento adicional que habrá de ser homologado.

2. En los ciclomotores y en las motocicletas, además del conductor y, en su caso, del ocupante del sidecar de éstas, puede viajar, siempre que así conste en su licencia o permiso de circulación, un pasajero que sea mayor de 12 años, utilice casco de protección y cumpla las siguientes condiciones:

- a) Que vaya a horcajadas y con los pies apoyados en los reposapiés laterales.
- b) Que utilice el asiento correspondiente detrás del conductor.

En ningún caso podrá situarse el pasajero en lugar intermedio entre la persona que conduce y el manillar de dirección del ciclomotor o motocicleta.

3. Excepcionalmente, los mayores de siete años podrán circular en motocicletas o ciclomotores conducidos por su padre, madre o tutor o por personas mayores de edad por ellos autorizadas, siempre que utilicen casco homologado y se cumplan las prescripciones del apartado anterior (artículo 11.4 del texto articulado).

4. Las motocicletas, los vehículos de tres ruedas, los ciclomotores y los ciclos y bicicletas podrán arrastrar un remolque o semirremolque, siempre que no superen el 50 por ciento de la masa en vacío del vehículo tractor y se cumplan las siguientes condiciones:

- a) Que la circulación sea de día y en condiciones que no disminuyan la visibilidad.
- b) Que la velocidad a que se circule en estas condiciones quede reducida en un 10 por ciento respecto a las velocidades genéricas que para estos vehículos se establecen en el artículo 48.
- c) Que en ningún caso transporten personas en el vehículo remolcado.

En circulación urbana se estará a lo dispuesto por las ordenanzas correspondientes.

SECCIÓN 2.^a TRANSPORTE DE MERCANCÍAS O COSAS

Artículo 13. *Dimensiones del vehículo y su carga.*

1. En ningún caso, la longitud, anchura y altura de los vehículos y su carga excederá de la señalada en las normas reguladoras de los vehículos o para la vía por la que circulen.

2. El transporte de cargas indivisibles que, inevitablemente, rebasen los límites señalados en el apartado anterior deberá realizarse mediante autorizaciones complementarias de circulación, que se regulan en el Reglamento General de Vehículos, conforme a las normas y condiciones de circulación que se establecen en el anexo III del presente reglamento.

3. Las infracciones a las normas de este precepto serán sancionadas con arreglo a lo dispuesto en el artículo 67.2 del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

Artículo 14. *Disposición de la carga.*

1. La carga transportada en un vehículo, así como los accesorios que se utilicen para su acondicionamiento o protección, deben estar dispuestos y, si fuera necesario, sujetos de tal forma que no puedan:

- a) Arrastrar, caer total o parcialmente o desplazarse de manera peligrosa.
- b) Comprometer la estabilidad del vehículo.
- c) Producir ruido, polvo u otras molestias que puedan ser evitadas.
- d) Ocultar los dispositivos de alumbrado o de señalización luminosa, las placas o distintivos obligatorios y las advertencias manuales de sus conductores.

2. El transporte de materias que produzcan polvo o puedan caer se efectuará siempre cubriéndolas total y eficazmente.

3. El transporte de cargas molestas, nocivas, insalubres o peligrosas, así como las que entrañen especialidades en su acondicionamiento o estiba, se atenderá, además, a las normas específicas que regulan la materia.

Artículo 15. Dimensiones de la carga.

1. La carga no sobresaldrá de la proyección en planta del vehículo, salvo en los casos y condiciones previstos en los apartados siguientes. En los de tracción animal, se entiende por proyección la del vehículo propiamente dicho prolongada hacia adelante, con su misma anchura, sin sobrepasar la cabeza del animal de tiro más próximo a aquél.

2. En los vehículos destinados exclusivamente al transporte de mercancías, tratándose de cargas indivisibles y siempre que se cumplan las condiciones establecidas para su estiba y acondicionamiento, podrán sobresalir:

a) En el caso de vigas, postes, tubos u otras cargas de longitud indivisible:

1.º En vehículos de longitud superior a cinco metros, dos metros por la parte anterior y tres metros por la posterior.

2.º En vehículos de longitud igual o inferior a cinco metros, el tercio de la longitud del vehículo por cada extremo anterior y posterior.

b) En el caso de que la dimensión menor de la carga indivisible sea superior al ancho del vehículo, podrá sobresalir hasta 0,40 metros por cada lateral, siempre que el ancho total no sea superior a 2,55 metros.

3. En el resto de los vehículos no destinados exclusivamente al transporte de mercancías la carga podrá sobresalir por la parte posterior hasta un 10 por ciento de su longitud, y si fuera indivisible, un 15 por ciento.

4. En los vehículos de anchura inferior a un metro la carga no deberá sobresalir lateralmente más de 0,50 metros a cada lado de su eje longitudinal. No podrá sobresalir por la extremidad anterior, ni más de 0,25 metros por la posterior.

5. Cuando la carga sobresalga de la proyección en planta del vehículo, siempre dentro de los límites de los apartados anteriores, se deberán adoptar todas las precauciones convenientes para evitar daños o peligros a los demás usuarios de la vía pública, y deberá ir resguardada en la extremidad saliente para aminorar los efectos de un roce o choque posibles.

6. En todo caso, la carga que sobresalga por detrás de los vehículos a que se refieren los apartados 2 y 3 deberá ser señalizada por medio de la señal V-20 a que se refiere el artículo 173 y cuyas características se establecen en el anexo XI del Reglamento General de Vehículos. Esta señal se deberá colocar en el extremo posterior de la carga de manera que quede constantemente perpendicular al eje del vehículo. Cuando la carga sobresalga longitudinalmente por toda la anchura de la parte posterior del vehículo, se colocarán transversalmente dos paneles de señalización, cada uno en un extremo de la carga o de la anchura del material que sobresalga. Ambos paneles deberán colocarse de tal manera que formen una geometría de «v» invertida.

Cuando el vehículo circule entre la puesta y la salida del sol o bajo condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad, la carga deberá ir señalizada, además, con una luz roja. Cuando la carga sobresalga por delante, la señalización deberá hacerse por medio de una luz blanca.

7. Las cargas que sobresalgan lateralmente del gálibo del vehículo, de tal manera que su extremidad lateral se encuentre a más de 0,40 metros del borde exterior de la luz delantera o trasera de posición del vehículo, deberán estar entre la puesta y la salida del sol, así como cuando existan condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad, respectivamente, señalizadas, en cada una de sus extre-

midades laterales, hacia adelante, por medio de una luz blanca y un dispositivo reflectante de color blanco, y hacia atrás, por medio de una luz roja y de un dispositivo reflectante de color rojo.

8. En el caso de circulación de vehículos en régimen de transporte especial, se estará a lo dispuesto en su autorización.

Artículo 16. Operaciones de carga y descarga.

Las operaciones de carga o descarga deberán llevarse a cabo fuera de la vía.

Excepcionalmente, cuando sea inexcusable efectuarlas en ésta, deberán realizarse sin ocasionar peligros ni perturbaciones graves al tránsito de otros usuarios y teniendo en cuenta las normas siguientes:

a) Se respetarán las disposiciones sobre paradas y estacionamientos, y, además, en poblado, las que dicten las autoridades municipales sobre horas y lugares adecuados.

b) Se efectuarán, en lo posible, por el lado del vehículo más próximo al borde de la calzada.

c) Se llevarán a cabo con medios suficientes para conseguir la máxima celeridad, y procurando evitar ruidos y molestias innecesarias. Queda prohibido depositar la mercancía en la calzada, arcén y zonas peatonales.

d) Las operaciones de carga y descarga de mercancías molestas, nocivas, insalubres o peligrosas, así como las que entrañen especialidades en su manejo o estiba, se regirán, además, por las disposiciones específicas que regulan la materia.

CAPÍTULO III**Normas generales de los conductores****Artículo 17. Control del vehículo o de animales.**

1. Los conductores deberán estar en todo momento en condiciones de controlar sus vehículos o animales. Al aproximarse a otros usuarios de la vía, deberán adoptar las precauciones necesarias para su seguridad, especialmente cuando se trate de niños, ancianos, invidentes u otras personas manifiestamente impedidas (artículo 11.1 del texto articulado).

2. A los conductores de caballerías, ganados y vehículos de carga de tracción animal les está prohibido llevarlos corriendo por la vía en las inmediaciones de otros de la misma especie o de las personas que van a pie, así como abandonar su conducción, dejándoles marchar libremente por el camino o detenerse en él.

Artículo 18. Otras obligaciones del conductor.

1. El conductor de un vehículo está obligado a mantener su propia libertad de movimientos, el campo necesario de visión y la atención permanente a la conducción, que garanticen su propia seguridad, la del resto de los ocupantes del vehículo y la de los demás usuarios de la vía. A estos efectos, deberá cuidar especialmente de mantener la posición adecuada y que la mantengan el resto de los pasajeros, y la adecuada colocación de los objetos o animales transportados para que no haya interferencia entre el conductor y cualquiera de ellos (artículo 11.2 del texto articulado).

Se considera incompatible con la obligatoria atención permanente a la conducción el uso por el conductor con el vehículo en movimiento de dispositivos tales como pantallas con acceso a internet, monitores de televisión y reproductores de vídeo o DVD. Se exceptúan, a estos efectos, el uso de monitores que estén a la vista del

conductor y cuya utilización sea necesaria para la visión de acceso o bajada de peatones o para la visión en vehículos con cámara de maniobras traseras, así como el dispositivo GPS.

2. Queda prohibido conducir y utilizar cascos o auriculares conectados a aparatos receptores o reproductores de sonido, excepto durante la correspondiente enseñanza y la realización de las pruebas de aptitud en circuito abierto para la obtención del permiso de conducción de motocicletas de dos ruedas cuando así lo exija el Reglamento General de Conductores.

Se prohíbe la utilización durante la conducción de dispositivos de telefonía móvil y cualquier otro medio o sistema de comunicación, excepto cuando el desarrollo de la comunicación tenga lugar sin emplear las manos ni usar cascos, auriculares o instrumentos similares (artículo 11.3, párrafo segundo, del texto articulado).

Quedan exentos de dicha prohibición los agentes de la autoridad en el ejercicio de las funciones que tengan encomendadas (artículo 11.3, párrafo tercero, del texto articulado).

3. Se prohíbe que en los vehículos se instalen mecanismos o sistemas, se lleven instrumentos o se acondicionen de forma encaminada a eludir la vigilancia de los agentes de tráfico, o que se emitan o hagan señales con dicha finalidad, así como la utilización de mecanismos de detección de radar.

Artículo 19. *Visibilidad en el vehículo.*

1. La superficie acristalada del vehículo deberá permitir, en todo caso, la visibilidad diáfana del conductor sobre toda la vía por la que circule, sin interferencias de láminas o adhesivos.

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.

No obstante, la utilización de láminas adhesivas en los vehículos se permitirá en las condiciones establecidas en la reglamentación de vehículos.

La colocación de los distintivos previstos en la legislación de transportes o en otras disposiciones deberá realizarse de forma que no impidan la correcta visión del conductor.

2. Queda prohibida, en todo caso, la colocación de vidrios tintados o coloreados no homologados.

3. Las infracciones a las normas de este precepto serán sancionadas con arreglo a lo dispuesto en el artículo 67.2 del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

CAPÍTULO IV

Normas sobre bebidas alcohólicas

Artículo 20. *Tasas de alcohol en sangre y aire espirado.*

No podrán circular por las vías objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial los conductores de vehículos ni los conductores de bicicletas con una tasa de alcohol en sangre superior a 0,5 gramos por litro, o de alcohol en aire espirado superior a 0,25 miligramos por litro.

Cuando se trate de vehículos destinados al transporte de mercancías con una masa máxima autorizada superior a 3.500 kilogramos, vehículos destinados al transporte de viajeros de más de nueve plazas, o de servicio público, al transporte escolar y de menores, al de mercancías peligrosas o de servicio de urgencia o transportes especiales, los conductores no podrán hacerlo con una tasa

de alcohol en sangre superior a 0,3 gramos por litro, o de alcohol en aire espirado superior a 0,15 miligramos por litro.

Los conductores de cualquier vehículo no podrán superar la tasa de alcohol en sangre de 0,3 gramos por litro ni de alcohol en aire espirado de 0,15 miligramos por litro durante los dos años siguientes a la obtención del permiso o licencia que les habilita para conducir.

A estos efectos, sólo se computará la antigüedad de la licencia de conducción cuando se trate de la conducción de vehículos para los que sea suficiente dicha licencia.

Artículo 21. *Investigación de la alcoholemia. Personas obligadas.*

Todos los conductores de vehículos y de bicicletas quedan obligados a someterse a las pruebas que se establezcan para la detección de las posibles intoxicaciones por alcohol. Igualmente quedan obligados los demás usuarios de la vía cuando se hallen implicados en algún accidente de circulación (artículo 12.2, párrafo primero, del texto articulado).

Los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico podrán someter a dichas pruebas:

a) A cualquier usuario de la vía o conductor de vehículo implicado directamente como posible responsable en un accidente de circulación.

b) A quienes conduzcan cualquier vehículo con síntomas evidentes, manifestaciones que denoten o hechos que permitan razonablemente presumir que lo hacen bajo la influencia de bebidas alcohólicas.

c) A los conductores que sean denunciados por la comisión de alguna de las infracciones a las normas contenidas en este reglamento.

d) A los que, con ocasión de conducir un vehículo, sean requeridos al efecto por la autoridad o sus agentes dentro de los programas de controles preventivos de alcoholemia ordenados por dicha autoridad.

Artículo 22. *Pruebas de detección alcohólica mediante el aire espirado.*

1. Las pruebas para detectar la posible intoxicación por alcohol se practicarán por los agentes encargados de la vigilancia de tráfico y consistirán, normalmente, en la verificación del aire espirado mediante etilómetros que, oficialmente autorizados, determinarán de forma cuantitativa el grado de impregnación alcohólica de los interesados.

A petición del interesado o por orden de la autoridad judicial, se podrán repetir las pruebas a efectos de contraste, que podrán consistir en análisis de sangre, orina u otros análogos (artículo 12.2, párrafo segundo, *in fine*, del texto articulado).

2. Cuando las personas obligadas sufrieran lesiones, dolencias o enfermedades cuya gravedad impida la práctica de las pruebas, el personal facultativo del centro médico al que fuesen evacuados decidirá las que se hayan de realizar.

Artículo 23. *Práctica de las pruebas.*

1. Si el resultado de la prueba practicada diera un grado de impregnación alcohólica superior a 0,5 gramos de alcohol por litro de sangre o a 0,25 miligramos de alcohol por litro de aire espirado, o al previsto para determinados conductores en el artículo 20 o, aun sin alcanzar estos límites, presentara la persona examinada síntomas evidentes de encontrarse bajo la influencia de bebidas alcohólicas, el agente someterá al interesado, para una

mayor garantía y a efecto de contraste, a la práctica de una segunda prueba de detección alcohólica por el aire espirado, mediante un procedimiento similar al que sirvió para efectuar la primera prueba, de lo que habrá de informarle previamente.

2. De la misma forma advertirá a la persona sometida a examen del derecho que tiene a controlar, por sí o por cualquiera de sus acompañantes o testigos presentes, que entre la realización de la primera y de la segunda prueba medie un tiempo mínimo de 10 minutos.

3. Igualmente, le informará del derecho que tiene a formular cuantas alegaciones u observaciones tenga por conveniente, por sí o por medio de su acompañante o defensor, si lo tuviese, las cuales se consignarán por diligencia, y a contrastar los resultados obtenidos mediante análisis de sangre, orina u otros análogos, que el personal facultativo del centro médico al que sea trasladado estime más adecuados.

4. En el caso de que el interesado decida la realización de dichos análisis, el agente de la autoridad adoptará las medidas más adecuadas para su traslado al centro sanitario más próximo al lugar de los hechos. Si el personal facultativo del centro apreciara que las pruebas solicitadas por el interesado son las adecuadas, adoptará las medidas tendentes a cumplir lo dispuesto en el artículo 26.

El importe de dichos análisis deberá ser previamente depositado por el interesado y con él se atenderá al pago cuando el resultado de la prueba de contraste sea positivo; será a cargo de los órganos periféricos del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o de las autoridades municipales o autonómicas competentes cuando sea negativo, devolviéndose el depósito en este último caso.

Artículo 24. *Diligencias del agente de la autoridad.*

Si el resultado de la segunda prueba practicada por el agente, o el de los análisis efectuados a instancia del interesado, fuera positivo, o cuando el que condujese un vehículo de motor presentara síntomas evidentes de hacerlo bajo la influencia de bebidas alcohólicas o apareciera presuntamente implicado en una conducta delictiva, el agente de la autoridad, además de ajustarse, en todo caso, a lo establecido en la Ley de Enjuiciamiento Criminal, deberá:

a) Describir con precisión, en el boletín de denuncia o en el atestado de las diligencias que practique, el procedimiento seguido para efectuar la prueba o pruebas de detección alcohólica, haciendo constar los datos necesarios para la identificación del instrumento o instrumentos de detección empleados, cuyas características genéricas también detallará.

b) Consignar las advertencias hechas al interesado, especialmente la del derecho que le asiste a contrastar los resultados obtenidos en las pruebas de detección alcohólica por el aire espirado mediante análisis adecuados, y acreditar en las diligencias las pruebas o análisis practicados en el centro sanitario al que fue trasladado el interesado.

c) Conducir al sometido a examen, o al que se negase a someterse a las pruebas de detección alcohólica, en los supuestos en que los hechos revistan caracteres delictivos, de conformidad con lo dispuesto en la Ley de Enjuiciamiento Criminal, al juzgado correspondiente a los efectos que procedan.

Artículo 25. *Inmovilización del vehículo.*

1. En el supuesto de que el resultado de las pruebas y de los análisis, en su caso, fuera positivo, el agente podrá proceder, además, a la inmediata inmovilización del vehículo, mediante su precinto u otro procedimiento efectivo que impida su circulación, a no ser que pueda

hacerse cargo de su conducción otra persona debidamente habilitada, y proveerá cuanto fuese necesario en orden a la seguridad de la circulación, la de las personas transportadas en general, especialmente si se trata de niños, ancianos, enfermos o inválidos, la del propio vehículo y la de su carga.

2. También podrá inmovilizarse el vehículo en los casos de negativa a efectuar las pruebas de detección alcohólica (artículo 70, *in fine*, del texto articulado).

3. Salvo en los casos en que la autoridad judicial hubiera ordenado su depósito o intervención, en los cuales se estará a lo dispuesto por dicha autoridad, la inmovilización del vehículo se dejará sin efecto tan pronto como desaparezca la causa que la motivó o pueda sustituir al conductor otro habilitado para ello que ofrezca garantía suficiente a los agentes de la autoridad y cuya actuación haya sido requerida por el interesado.

4. Los gastos que pudieran ocasionarse por la inmovilización, traslado y depósito del vehículo serán de cuenta del conductor o de quien legalmente deba responder por él.

Artículo 26. *Obligaciones del personal sanitario.*

1. El personal sanitario vendrá obligado, en todo caso, a proceder a la obtención de muestras y remitirlas al laboratorio correspondiente, y a dar cuenta, del resultado de las pruebas que se realicen, a la autoridad judicial, a los órganos periféricos del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico y, cuando proceda, a las autoridades municipales competentes (artículo 12.2, párrafo tercero, del texto articulado).

Entre los datos que comunique el personal sanitario a las mencionadas autoridades u órganos figurarán, en su caso, el sistema empleado en la investigación de la alcoholemia, la hora exacta en que se tomó la muestra, el método utilizado para su conservación y el porcentaje de alcohol en sangre que presente el individuo examinado.

2. Las infracciones a las distintas normas de este capítulo, relativas a la conducción habiendo ingerido bebidas alcohólicas o a la obligación de someterse a las pruebas de detección alcohólica, tendrán la consideración de infracciones muy graves, conforme se prevé en el artículo 65.5.a) y b) del texto articulado.

CAPÍTULO V

Normas sobre estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas

Artículo 27. *Estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas.*

1. No podrán circular por las vías objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial los conductores de vehículos o bicicletas que hayan ingerido o incorporado a su organismo psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas, entre las que se incluirán, en cualquier caso, los medicamentos u otras sustancias bajo cuyo efecto se altere el estado físico o mental apropiado para circular sin peligro.

2. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de muy graves, conforme se prevé en el artículo 65.5.a) del texto articulado.

Artículo 28. *Pruebas para la detección de sustancias estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas.*

1. Las pruebas para la detección de estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas,

así como las personas obligadas a su realización, se ajustarán a lo dispuesto en los párrafos siguientes:

a) Las pruebas consistirán normalmente en el reconocimiento médico de la persona obligada y en los análisis clínicos que el médico forense u otro titular experimentado, o personal facultativo del centro sanitario o instituto médico al que sea trasladada aquélla, estimen más adecuados.

A petición del interesado o por orden de la autoridad judicial, se podrán repetir las pruebas a efectos de contraste, que podrán consistir en análisis de sangre, orina u otros análogos (artículo 12.2, párrafo segundo, *in fine*, del texto articulado).

b) Toda persona que se encuentre en una situación análoga a cualquiera de las enumeradas en el artículo 21, respecto a la investigación de la alcoholemia, queda obligada a someterse a las pruebas señaladas en el párrafo anterior. En los casos de negativa a efectuar dichas pruebas, el agente podrá proceder a la inmediata inmovilización del vehículo en la forma prevista en el artículo 25.

c) El agente de la autoridad encargado de la vigilancia del tráfico que advierta síntomas evidentes o manifestaciones que razonablemente denoten la presencia de cualquiera de las sustancias aludidas en el organismo de las personas a que se refiere el artículo anterior se ajustará a lo establecido en la Ley de Enjuiciamiento Criminal y a cuanto ordene, en su caso, la autoridad judicial, y deberá ajustar su actuación, en cuanto sea posible, a lo dispuesto en este reglamento para las pruebas para la detección alcohólica.

d) La autoridad competente determinará los programas para llevar a efecto los controles preventivos para la comprobación de estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas en el organismo de cualquier conductor.

2. Las infracciones a este precepto relativas a la conducción bajo los efectos de estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas, así como la infracción de la obligación de someterse a las pruebas para su detección, tendrán la consideración de infracciones muy graves, conforme se prevé en el artículo 65.5.a) y b) del texto articulado.

TÍTULO II

De la circulación de vehículos

CAPÍTULO I

Lugar en la vía

SECCIÓN 1.^a SENTIDO DE LA CIRCULACIÓN

Artículo 29. *Norma general.*

1. Como norma general, y muy especialmente en las curvas y cambios de rasante de reducida visibilidad, los vehículos circularán en todas las vías objeto de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial por la derecha y lo más cerca posible del borde de la calzada, manteniendo la separación lateral suficiente para realizar el cruce con seguridad (artículo 13 del texto articulado).

Aun cuando no exista señalización expresa que los delimite, en los cambios de rasante y curvas de reducida visibilidad, todo conductor, salvo en los supuestos de rebasamiento previstos en el artículo 88, debe dejar completamente libre la mitad de la calzada que corresponda a los que puedan circular en sentido contrario.

2. Los supuestos de circulación por la izquierda, en sentido contrario al estipulado en una vía de doble sen-

tido de la circulación, tendrán la consideración de infracciones muy graves, conforme se prevé en el artículo 65.5.f) del texto articulado.

SECCIÓN 2.^a UTILIZACIÓN DE LOS CARRILES

Artículo 30. *Utilización de los carriles en calzadas con doble sentido de circulación.*

1. El conductor de un automóvil o de un vehículo especial con masa máxima autorizada superior a 3.500 kilogramos circulará por la calzada y no por el arcén, salvo por razones de emergencia. Además, deberá atenerse a las reglas siguientes:

a) En las calzadas con doble sentido de circulación y dos carriles, separados o no por marcas viales, circulará por el de su derecha.

b) En calzadas con doble sentido de circulación y tres carriles separados por marcas longitudinales discontinuas, circulará también por el de su derecha y, en ningún caso, por el situado más a su izquierda.

En dichas calzadas, el carril central tan sólo se utilizará para efectuar los adelantamientos precisos y para cambiar de dirección hacia la izquierda.

2. Los supuestos de circulación por la izquierda, en sentido contrario al estipulado, tendrán la consideración de infracciones muy graves conforme se prevé en el artículo 65.5.f) del texto articulado.

Artículo 31. *Utilización de los carriles, fuera de poblado, en calzadas con más de un carril para el mismo sentido de marcha.*

El conductor de un automóvil o de un vehículo especial con masa máxima autorizada superior a 3.500 kilogramos circulará por la calzada y no por el arcén, salvo por razones de emergencia. Además, fuera de poblado, en las calzadas con más de un carril reservado para su sentido de marcha, circulará normalmente por el situado más a su derecha, si bien podrá utilizar el resto de los de dicho sentido cuando las circunstancias del tráfico o de la vía lo aconsejen, a condición de que no entorpezca la marcha de otro vehículo que le siga.

Artículo 32. *Utilización de los carriles, fuera de poblado, en calzadas con tres o más carriles para el mismo sentido de marcha.*

Cuando una de dichas calzadas tenga tres o más carriles en el sentido de su marcha, los conductores de camiones o furgones con masa máxima autorizada superior a 3.500 kilogramos, los de vehículos especiales que no estén obligados a circular por el arcén y los de conjuntos de vehículos de más de siete metros de longitud circularán normalmente por el situado más a su derecha, y podrán utilizar el inmediato con igual condición y en las mismas circunstancias citadas en el artículo 31.

Artículo 33. *Utilización de los carriles, en poblado, en calzadas con más de un carril reservado para el mismo sentido de marcha.*

Cuando se circule por calzadas de poblados con al menos dos carriles reservados para el mismo sentido, delimitados por marcas longitudinales, excepto si se trata de autopistas o autovías, el conductor de un automóvil o de un vehículo especial podrá utilizar el que mejor convenga a su destino, siempre que no sea un obstáculo a la circulación de los demás vehículos, y no deberá abandonarlo más que para prepararse a cambiar de dirección, adelantar, parar o estacionar.

Artículo 34. *Cómputo de carriles.*

Para el cómputo de carriles, a efectos de lo dispuesto en los artículos anteriores, no se tendrán en cuenta los reservados a determinados vehículos o a ciertas maniobras de acuerdo con lo dispuesto en el artículo siguiente.

Artículo 35. *Utilización de los carriles en función de la velocidad señalizada y de los reservados a determinados vehículos y a ciertas maniobras.*

1. La utilización de los carriles en función de la velocidad y de los reservados a determinados vehículos y a ciertas maniobras se ajustará a lo que indiquen las señales correspondientes reguladas en este reglamento.

2. 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 atenderá a lo siguiente:

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.

3. Las infracciones a las normas establecidas en el apartado 2 relativas a la circulación en sentido contrario al establecido tendrán la consideración de muy graves, conforme se prevé en el artículo 65.5.f) del texto articulado.

SECCIÓN 3.^a ARCENES**Artículo 36. *Conductores obligados a su utilización.***

1. Los conductores de vehículos de tracción animal, vehículos especiales con masa máxima autorizada no superior a 3.500 kilogramos, ciclos, ciclomotores, vehículos para personas de movilidad reducida o vehículos en seguimiento de ciclistas, en el caso de que no exista vía o parte de ella que les esté especialmente destinada, circularán por el arcén de su derecha, si fuera transitable y suficiente para cada uno de éstos, y, si no lo fuera, utilizarán la parte imprescindible de la calzada. Deberán también circular por el arcén de su derecha, o, en las circunstancias a que se refiere este apartado, por la parte imprescindible de la calzada, los conductores de aquellos vehículos cuya masa máxima autorizada no exceda de 3.500 kilogramos que, por razones de emergencia, lo hagan a velocidad anormalmente reducida, perturbando con ello gravemente la circulación.

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

2. Se prohíbe que los vehículos enumerados en el apartado anterior circulen en posición paralela, salvo las bicicletas, que podrán hacerlo en columna de a dos, orillándose todo lo posible al extremo derecho de la vía y colocándose en hilera en tramos sin visibilidad, y cuando formen aglomeraciones de tráfico. En las autovías sólo podrán circular por el arcén, sin invadir la calzada en ningún caso.

Excepcionalmente, cuando el arcén sea transitable y suficiente, los ciclomotores podrán circular en columna de a dos por éste, sin invadir la calzada en ningún caso.

3. El conductor de cualquiera de los vehículos enumerados en el apartado 1, excepto las bicicletas, no podrá adelantar a otro si la duración de la marcha de los vehículos colocados paralelamente excede los 15 segundos o el recorrido efectuado en dicha forma supera los 200 metros.

4. Por lo que respecta a los vehículos históricos se estará a lo dispuesto en su reglamento específico.

5. Las infracciones a lo dispuesto en el apartado 3 tendrán la consideración de graves, conforme lo dispuesto en el artículo 65.4.c) del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

SECCIÓN 4.^a SUPUESTOS ESPECIALES DEL SENTIDO DE CIRCULACIÓN Y DE LA UTILIZACIÓN DE CALZADAS, CARRILES Y ARCENES**Artículo 37. *Ordenación especial del tráfico por razones de seguridad o fluidez de la circulación.***

1. Cuando razones de seguridad o fluidez de la circulación lo aconsejen, podrá ordenarse por la autoridad competente otro sentido de circulación, la prohibición total o parcial de acceso a partes de la vía, bien con carácter general, bien para determinados vehículos o usuarios, el cierre de determinadas vías, el seguimiento obligatorio de itinerarios concretos o la utilización de arcones o carriles en sentido opuesto al normalmente previsto (artículo 16.1 del texto articulado).

2. Para evitar entorpecimiento a la circulación y garantizar su fluidez, se podrán imponer restricciones o limitaciones a determinados vehículos y para vías concretas, que serán obligatorias para los usuarios afectados (artículo 16.2 del texto articulado).

3. El cierre a la circulación de una vía objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial sólo se realizará con carácter excepcional y deberá ser expresamente autorizado por el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o,

en su caso, por la autoridad autonómica o local responsable de la regulación del tráfico, salvo que esté motivada por deficiencias físicas de la infraestructura o por la realización de obras en ésta; en tal caso la autorización corresponderá al titular de la vía, y deberá contemplarse, siempre que sea posible, la habilitación de un itinerario alternativo y su señalización. El cierre y la apertura al tráfico habrá de ser ejecutado, en todo caso, por los agentes de la autoridad responsable de la vigilancia y disciplina del tráfico o del personal dependiente del organismo titular de la vía responsable de la explotación de ésta. Las autoridades competentes a que se ha hecho referencia para autorizar el cierre a la circulación de una carretera se comunicarán los cierres que hayan acordado.

4. El organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, la autoridad autonómica o local responsable de la regulación del tráfico, así como los organismos titulares de las vías, podrán imponer restricciones o limitaciones a la circulación por razones de seguridad vial o fluidez del tráfico, a petición del titular de la vía o de otras entidades, como las sociedades concesionarias de autopistas de peaje, y quedará obligado el peticionario a la señalización del correspondiente itinerario alternativo fijado por la autoridad de tráfico, en todo su recorrido.

5. Los supuestos de circulación en sentido contrario al estipulado tendrán la consideración de falta muy grave conforme a lo establecido en el artículo 65.5.f) del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

La circulación sin la correspondiente autorización por vías sujetas a restricciones o limitaciones impuestas por razones de seguridad vial o fluidez del tráfico será sancionada con arreglo a lo establecido en el artículo 67.2 del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

Artículo 38. *Circulación en autopistas y autovías.*

1. Se prohíbe circular por autopistas y autovías con vehículos de tracción animal, bicicletas, ciclomotores y vehículos para personas de movilidad reducida (artículo 18.1 del texto articulado).

No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, los conductores de bicicletas mayores de 14 años podrán circular por los arcones de las autovías, salvo que por razones justificadas de seguridad vial se prohíba mediante la señalización correspondiente. Dicha prohibición se complementará con un panel que informe del itinerario alternativo.

2. Todo conductor que, por razones de emergencia, se vea obligado a circular con su vehículo por una autopista o autovía a velocidad anormalmente reducida, regulada en el artículo 49.1, deberá abandonarla por la primera salida.

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

Artículo 39. *Limitaciones a la circulación.*

1. Con sujeción a lo dispuesto en los apartados siguientes, se podrán establecer limitaciones de circulación, temporales o permanentes, en las vías objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos

a motor y seguridad vial, cuando así lo exijan las condiciones de seguridad o fluidez de la circulación.

2. En determinados itinerarios, o en partes o tramos de ellos comprendidos dentro de las vías públicas interurbanas, así como en tramos urbanos, incluso travesías, se podrán establecer restricciones temporales o permanentes a la circulación de camiones con masa máxima autorizada superior a 3.500 kilogramos, furgones, conjuntos de vehículos, vehículos articulados y vehículos especiales, así como a vehículos en general que no alcancen o no les esté permitido alcanzar la velocidad mínima que pudiera fijarse, cuando, por razón de festividades, vacaciones estacionales o desplazamientos masivos de vehículos, se prevean elevadas intensidades de tráfico, o cuando las condiciones en que ordinariamente se desarrolle aquél lo hagan necesario o conveniente.

Asimismo por razones de seguridad podrán establecerse restricciones temporales o permanentes a la circulación de vehículos en los que su propia peligrosidad o la de su carga aconsejen su alejamiento de núcleos urbanos, de zonas ambientalmente sensibles o de tramos singulares como puentes o túneles, o su tránsito fuera de horas de gran intensidad de circulación.

3. Corresponde establecer las aludidas restricciones al organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, a la autoridad de tráfico de la comunidad autónoma que tenga transferida la ejecución de la referida competencia.

4. Las restricciones serán publicadas, en todo caso, con una antelación mínima de ocho días hábiles en el «Boletín Oficial del Estado» y, facultativamente, en los diarios oficiales de las comunidades autónomas citadas en el apartado anterior.

En casos imprevistos o por circunstancias excepcionales, cuando se estime necesario para lograr una mayor fluidez o seguridad de la circulación, serán los agentes de la autoridad responsable de la vigilancia y disciplina del tráfico los que, durante el tiempo necesario, determinen las restricciones mediante la adopción de las medidas oportunas.

5. En caso de reconocida urgencia podrán concederse autorizaciones especiales para la circulación de vehículos dentro de los itinerarios y plazos objeto de las restricciones impuestas conforme a lo establecido en los apartados anteriores, previa justificación de la necesidad ineludible de efectuar el desplazamiento por esos itinerarios y en los períodos objeto de restricción.

En estas autorizaciones especiales se hará constar la matrícula y características principales del vehículo a que se refieran, mercancía transportada, vías a las que afecta y las condiciones a que en cada caso deben sujetarse.

6. Corresponde otorgar las autorizaciones a que se refiere el apartado anterior a la autoridad que estableció las restricciones.

7. Las restricciones a la circulación reguladas en este artículo son independientes y no excluyen las que establezcan otras autoridades con arreglo a sus específicas competencias.

8. Los supuestos de circulación en vías restringidas sin la autorización contemplada en el apartado 5 tendrán la consideración de infracción, que se sancionará conforme prevé el artículo 67.2 del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

Artículo 40. *Carriles reversibles.*

1. 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, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 104.

2. Los supuestos de circulación en sentido contrario al estipulado tendrán la consideración de infracciones muy graves, conforme se prevé en el artículo 65.5.f) del texto articulado.

Artículo 41. *Carriles de utilización en sentido contrario al habitual.*

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

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. Los usuarios de este tipo de carriles circularán siempre, al menos, con la luz de corto alcance o de cruce encendida, tanto de día como de noche, a una velocidad máxima de 80 kilómetros por hora y a una mínima de 60, o inferiores si así estuviera establecido o específicamente señalizado, y no podrán desplazarse lateralmente invadiendo el carril o carriles destinados al sentido normal de la circulación, ni siquiera para adelantar.

Los conductores de los vehículos que circulen por carriles destinados al sentido normal de circulación, contiguos al habilitado para circulación en sentido contrario al habitual, tampoco podrán desplazarse lateralmente invadiendo los habilitados para ser utilizados en sentido contrario al habitual; llevarán encendida la luz de corto alcance o cruce, al menos, tanto de día como de noche; y, además, si disponen de un solo carril en su sentido de circulación, lo harán a una velocidad máxima de 80 kilómetros por hora y a una mínima de 60, o inferiores si así estuviera establecido o específicamente señalizado, y si disponen de más de un carril en su sentido de circulación, lo harán a las velocidades que se establecen en los artículos 48.1.a) 1.^a y 2.^a, 49 y 50. Dichos usuarios y conductores pondrán especial cuidado en evitar alterar los elementos de balizamiento permanentes o móviles.

La autoridad titular de la carretera también podrá habilitar carriles para su utilización en sentido contrario al habitual, de acuerdo con el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, con la autoridad autonómica responsable del tráfico, cuando la realización de trabajos en la calzada lo haga necesario, y, en este caso, podrán circular por dichos carriles todos los tipos de vehículos que estén autorizados a circular por la vía en obra, salvo prohibición expresa, en las mismas condiciones establecidas en los párrafos anteriores.

2. Los supuestos de circulación en sentido contrario al estipulado o con vulneración de los límites de velocidad tendrán la consideración de infracciones muy graves, en el primer caso, y de infracciones graves o muy graves, según corresponda, por el exceso de velocidad, conforme se prevé en los artículos 65.5.f), 65.4.c) y 65.5.e), respectivamente, todos ellos del texto articulado.

Artículo 42. *Carriles adicionales circunstanciales de circulación.*

1. En las calzadas con doble sentido de la circulación y arcones, 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 arcones, disponer de dos carriles en un sentido de circulación y de uno en el otro. En cualquier caso, esta circunstancia estará debidamente señalizada. Los vehículos que circulen por los arcones y por dicho carril adicional lo harán a una velocidad máxima de 80 kilómetros por hora y a una mínima de 60, o inferiores si así estuviera establecido o específicamente señalizado, deberán utilizar al menos el alumbrado de corto alcance o de cruce tanto de día como de noche y deberán observarse, en cuanto sean aplicables, las normas contenidas en el artículo anterior.

2. Los supuestos de circulación en sentido contrario al estipulado o con vulneración de los límites de velocidad tendrán la consideración de infracciones muy graves, en el primer caso, y de infracciones graves o muy graves, según corresponda, por el exceso de velocidad, conforme se prevé en los artículos 65.5.f), 65.4.c) y 65.5.e), respectivamente, todos ellos del texto articulado.

SECCIÓN 5.^a REFUGIOS, ISLETAS O DISPOSITIVOS DE GUÍA O ANÁLOGOS

Artículo 43. *Sentido de la circulación.*

1. Cuando en la vía existan refugios, isletas o dispositivos de guía, se circulará por la parte de la calzada que quede a la derecha de éstos, en el sentido de la marcha, salvo cuando estén situados en una vía de sentido único o dentro de la parte correspondiente a un solo sentido de circulación, en cuyo caso podrá hacerse por cualquiera de los dos lados (artículo 17 del texto articulado).

2. En las plazas, gloriets y encuentros de vías los vehículos circularán dejando a su izquierda el centro de aquéllas.

3. Los supuestos de circulación en sentido contrario al estipulado tendrán la consideración de infracciones muy graves, aunque no existan refugios, isletas o dispositivos de vía, conforme se prevé en el artículo 65.5.f) del texto articulado.

SECCIÓN 6.^a DIVISIÓN DE LAS VÍAS EN CALZADAS

Artículo 44. *Utilización de las calzadas.*

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

2. Cuando la división determine tres calzadas, la central podrá estar destinada a la circulación en los dos sentidos, o en un sentido único, permanente o temporal, según se disponga mediante las correspondientes señales, y las laterales para la circulación en uno sólo, sin perjuicio de que el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, la autoridad autonómica o local responsable de la regulación del tráfico pueda establecer para estas últimas o para alguno de los carriles otro sentido de circulación, que habrá de estar convenientemente señalizado.

3. Los supuestos de circulación en sentido contrario al estipulado tendrán la consideración de infracciones muy graves, conforme se prevé en el artículo 65.5.f) del texto articulado.

CAPÍTULO II

Velocidad

SECCIÓN 1.^a LÍMITES DE VELOCIDADArtículo 45. *Adecuación de la velocidad a las circunstancias.*

Todo conductor está obligado a respetar los límites de velocidad establecidos y a tener en cuenta, además, sus propias condiciones físicas y psíquicas, las características y el estado de la vía, del vehículo y de su carga, las condiciones meteorológicas, ambientales y de circulación, y, en general, cuantas circunstancias concurren en cada momento, a fin de adecuar la velocidad de su vehículo a ellas, de manera que siempre pueda detenerlo dentro de los límites de su campo de visión y ante cualquier obstáculo que pueda presentarse (artículo 19.1 del texto articulado).

Artículo 46. *Moderación de la velocidad. Casos.*

1. Se circulará a velocidad moderada y, si fuera preciso, se detendrá el vehículo cuando las circunstancias lo exijan, especialmente en los casos siguientes:

a) Cuando haya peatones en la parte de la vía que se esté utilizando o pueda preverse racionalmente su irrupción en ella, principalmente si se trata de niños, ancianos, invidentes u otras personas manifiestamente impedidas.

b) Al aproximarse a ciclos circulando, así como en las intersecciones y en las proximidades de vías de uso exclusivo de ciclos y de los pasos de peatones no regulados por semáforo o agentes de la circulación, así como al acercarse a mercados, centros docentes o a lugares en que sea previsible la presencia de niños.

c) Cuando haya animales en la parte de la vía que se esté utilizando o pueda preverse racionalmente su irrupción en ella.

d) En los tramos con edificios de inmediato acceso a la parte de la vía que se esté utilizando.

e) Al aproximarse a un autobús en situación de parada, principalmente si se trata de un autobús de transporte escolar.

f) Fuera de poblado al acercarse a vehículos inmovilizados en la calzada y a ciclos que circulan por ella o por su arcén.

g) Al circular por pavimento deslizante o cuando pueda salpicarse o proyectarse agua, gravilla u otras materias a los demás usuarios de la vía.

h) Al aproximarse a pasos a nivel, a glorietas e intersecciones en que no se goce de prioridad, a lugares de reducida visibilidad o a estrechamientos.

Si las intersecciones están debidamente señalizadas y la visibilidad de la vía es prácticamente nula, la velocidad de los vehículos no deberá exceder de 50 kilómetros por hora.

i) En el cruce con otro vehículo, cuando las circunstancias de la vía, de los vehículos o las meteorológicas o ambientales no permitan realizarlo con seguridad.

j) En caso de deslumbramiento, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 102.3.

k) En los casos de niebla densa, lluvia intensa, nevada o nubes de polvo o humo.

2. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves o muy graves, según corresponda por el exceso de velocidad, conforme se prevé en los artículos 65.4.c) y 65.5.e), ambos del texto articulado.

Artículo 47. *Velocidades máximas y mínimas.*

Los titulares de la vía fijarán, mediante el empleo de la señalización correspondiente, las limitaciones de

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

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

Artículo 48. *Velocidades máximas en vías fuera de poblado.*

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

a) Para automóviles:

1.º En autopistas y autovías: turismos y motocicletas, 120 kilómetros por hora; autobuses, vehículos derivados de turismos y vehículos mixtos adaptables, 100 kilómetros por hora; camiones, vehículos articulados, conjuntos de vehículos, furgones, autocaravanas y automóviles con remolque de hasta 750 kilogramos, 90 kilómetros por hora; restantes automóviles con remolque, 80 kilómetros por hora.

2.º En carreteras convencionales señalizadas como vías para automóviles y en el resto de carreteras convencionales, siempre que estas últimas tengan un arcén pavimentado de 1,50 metros o más de anchura, o más de un carril para algunos de los sentidos de circulación: turismos y motocicletas, 100 kilómetros por hora; autobuses, vehículos derivados de turismos y vehículos mixtos adaptables, 90 kilómetros por hora; camiones, tractocamiones, furgones, autocaravanas, vehículos articulados y automóviles con remolque, 80 kilómetros por hora.

3.º En el resto de las vías fuera de poblado: turismos, motocicletas y vehículos de tres ruedas y cuadriciclos asimilados a motocicletas, 90 kilómetros por hora; autobuses, vehículos derivados de turismos y vehículos mixtos adaptables, 80 kilómetros por hora; camiones, tractocamiones, autocaravanas, furgones, vehículos articulados y automóviles con remolque, 70 kilómetros por hora.

4.º En cualquier tipo de vía donde esté permitida su circulación: vehículos de tres ruedas y cuadriciclos, 70 kilómetros por hora.

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

En el supuesto de que en un autobús viajen pasajeros de pie porque así esté autorizado, la velocidad máxima, cualquiera que sea el tipo de vía fuera de poblado, será de 80 kilómetros por hora.

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

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

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

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

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

f) Los vehículos en los que su conductor circule a pie no sobrepasarán la velocidad del paso humano, y los animales que arrastren un vehículo, la del trote.

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

2. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves o muy graves, según corresponda por el exceso de velocidad, conforme se prevé en los artículos 65.4.c) y 65.5.e), ambos del texto articulado.

Artículo 49. *Velocidades mínimas en poblado y fuera de poblado.*

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

2. Se podrá circular por debajo de los límites mínimos de velocidad en los casos de vehículos especiales y de vehículos en régimen de transporte especial o cuando las circunstancias del tráfico, del vehículo o de la vía impidan el mantenimiento de una velocidad superior a la mínima sin riesgo para la circulación, así como en los supuestos de protección o acompañamiento a otros vehículos en que se adecuará la velocidad a la del vehículo acompañado.

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

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

4. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves, conforme se prevé en los artículos 65.4.c) del texto articulado.

Artículo 50. *Límites de velocidad en vías urbanas y travesías.*

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

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

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

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

2. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves conforme se prevé en el artículo 65.4.c), salvo que tengan la consideración de muy graves, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 65.5.e), ambos del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

Artículo 51. *Velocidades máximas en adelantamientos.*

1. 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 (artículo 19.4 del texto articulado).

2. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves conforme se prevé en el artículo 65.4.c), salvo que tengan la consideración de muy graves, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 65.5.e), ambos del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

Artículo 52. *Velocidades prevalentes.*

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

- a) A través de las correspondientes señales.
- b) A determinados conductores en razón a sus circunstancias personales.
- c) A los conductores noveles.
- d) A determinados vehículos o conjuntos de vehículos por sus especiales características o por la naturaleza de su carga.

2. En los supuestos comprendidos en el párrafo b) del apartado anterior y en el artículo 48.1.c) y d), será obligatorio llevar en la parte posterior del vehículo, visible en todo momento, la señal de limitación de velocidad a que se refiere el artículo 173.

3. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves o muy graves, según corresponda por el exceso de velocidad, conforme se prevé en los artículos 65.4.c) y 65.5.e), ambos del texto articulado.

SECCIÓN 2.^a REDUCCIÓN DE VELOCIDAD Y DISTANCIAS ENTRE VEHÍCULOS

Artículo 53. *Reducción de velocidad.*

1. Salvo en caso de inminente peligro, todo conductor, para reducir considerablemente la velocidad de su vehículo, deberá cerciorarse de que puede hacerlo sin riesgo para otros conductores y estará obligado a advertirlo previamente del modo previsto en el artículo 109, sin que pueda realizarlo de forma brusca, para

que no produzca riesgo de colisión con los vehículos que circulan detrás del suyo.

2. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves, conforme se prevé en el artículo 65.4.c) del texto articulado.

Artículo 54. *Distancias entre vehículos.*

1. Todo conductor de un vehículo que circule detrás de otro deberá dejar entre ambos un espacio libre que le permita detenerse, en caso de frenado brusco, sin colisionar con él, teniendo en cuenta especialmente la velocidad y las condiciones de adherencia y frenado. No obstante, se permitirá a los conductores de bicicletas circular en grupo sin mantener tal separación, extremando en esta ocasión la atención, a fin de evitar alcances entre ellos (artículo 20.2 del texto articulado).

2. Además de lo dispuesto en el apartado anterior, la separación que debe guardar todo conductor de vehículo que circule detrás de otro sin señalar su propósito de adelantamiento deberá ser tal que permita al que a su vez le siga adelantarlo con seguridad, excepto si se trata de ciclistas que circulan en grupo. Los vehículos con masa máxima autorizada superior a 3.500 kilogramos y los vehículos y conjuntos de vehículos de más de 10 metros de longitud total deberán guardar, a estos efectos, una separación mínima de 50 metros (artículo 20.3 del texto articulado).

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

- a) En poblado.
- b) Donde estuviese prohibido el adelantamiento.
- c) Donde hubiese más de un carril destinado a la circulación en su mismo sentido.
- d) Cuando la circulación estuviese tan saturada que no permita el adelantamiento (artículo 20.4 del texto articulado).

4. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves, conforme a lo dispuesto en el artículo 65.4.c) del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

SECCIÓN 3.^a COMPETICIONES

Artículo 55. *Pruebas deportivas, marchas ciclistas y otros eventos.*

1. La celebración de pruebas deportivas cuyo objeto sea competir en espacio o tiempo por las vías o terrenos objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, así como la realización de marchas ciclistas u otros eventos, requerirá autorización previa que será expedida conforme a las normas indicadas en el anexo II de este reglamento, las cuales regularán dichas actividades.

2. Se prohíbe entablar competiciones de velocidad en las vías públicas o de uso público, salvo que, con carácter excepcional, se hubieran acotado para ello por la autoridad competente (artículo 20.5 del texto articulado).

3. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de muy graves, conforme se prevé en el artículo 65.5.g) del texto articulado, sin perjuicio de las medidas que adopten los agentes encargados de la vigilancia del tráfico para suspender, interrumpir o disolver las pruebas deportivas no autorizadas.

CAPÍTULO III

Prioridad de paso

SECCIÓN 1.^a NORMAS DE PRIORIDAD EN LAS INTERSECCIONES

Artículo 56. *Intersecciones señalizadas.*

1. En las intersecciones la preferencia de paso se verificará siempre ateniéndose a la señalización que la regule (artículo 21.1 del texto articulado).

2. Los conductores de vehículos que se aproximen a una intersección regulada por un agente de la circulación deberán detener sus vehículos cuando así lo ordene éste mediante las señales previstas en el artículo 143.

3. Todo conductor de un vehículo que se aproxime a una intersección regulada por semáforos deberá actuar en la forma ordenada en el artículo 146.

4. Los conductores de los vehículos que se aproximen a una intersección señalizada con señal de intersección con prioridad, o que circulen por una vía señalizada con señal de calzada con prioridad, previstas en los artículos 149 y 151, tendrán prioridad de paso sobre los vehículos que circulen por otra vía o procedan de ella.

5. En las intersecciones de vías señalizadas con señal de «ceda el paso» o «detención obligatoria o stop», previstas en los artículos 151 y 169, los conductores cederán siempre el paso a los vehículos que transiten por la vía preferente, cualquiera que sea el lado por el que se aproximen, llegando a detener por completo su marcha cuando sea preciso y, en todo caso, cuando así lo indique la señal correspondiente.

6. Las infracciones a las normas de este precepto relativas a la prioridad de paso tendrán la consideración de graves, conforme lo dispuesto en el artículo 65.4.c) del texto articulado.

Artículo 57. *Intersecciones sin señalizar.*

1. En defecto de señal que regule la preferencia de paso, el conductor está obligado a cederlo a los vehículos que se aproximen por su derecha, salvo en los siguientes supuestos:

a) Tendrán derecho de preferencia de paso los vehículos que circulen por una vía pavimentada frente a los procedentes de otra sin pavimentar.

b) Los vehículos que circulen por raíles tienen derecho de prioridad de paso sobre los demás usuarios.

c) En las glorietas, los que se hallen dentro de la vía circular tendrán preferencia de paso sobre los que pretendan acceder a aquéllas (artículo 21.2 del texto articulado).

d) Los vehículos que circulen por una autopista o autovía tendrán preferencia de paso sobre los que pretenden acceder a aquélla.

2. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves, conforme se prevé en el artículo 65.4.c) del texto articulado.

Artículo 58. *Normas generales.*

1. El conductor de un vehículo que haya de ceder el paso a otro no deberá iniciar o continuar su marcha o su maniobra, ni reemprenderlas, hasta haberse asegurado de que con ello no fuerza al conductor del vehículo que tiene la prioridad a modificar bruscamente la trayectoria o la velocidad de éste, y debe mostrar con suficiente antelación, por su forma de circular y especialmente con la reducción paulatina de la velocidad que

efectivamente va a cederlo (artículo 24.1 del texto articulado).

2. En todos los preceptos de este capítulo que regulan la prioridad de paso deberán tenerse en cuenta, en su caso, las normas previstas en el apartado anterior.

3. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves, conforme se prevé en el artículo 65.4.c) del texto articulado.

Artículo 59. *Intersecciones.*

1. Aun cuando goce de prioridad de paso, ningún conductor deberá penetrar con su vehículo en una intersección o en un paso para peatones o para ciclistas si la situación de la circulación es tal que, previsiblemente, pueda quedar detenido de forma que impida u obstruya la circulación transversal (artículo 24.2 del texto articulado).

2. Todo conductor que tenga detenido su vehículo en una intersección regulada por semáforo y su situación constituya obstáculo para la circulación deberá salir de aquélla sin esperar a que se permita la circulación en la dirección que se propone tomar, siempre que al hacerlo no entorpezca la marcha de los demás usuarios que avancen en el sentido permitido (artículo 24.3 del texto articulado).

3. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves, conforme se prevé en el artículo 65.4.c) del texto articulado.

SECCIÓN 2.^a TRAMOS EN OBRAS, ESTRECHAMIENTOS Y TRAMOS DE GRAN PENDIENTE

Artículo 60. *Tramos en obras y estrechamientos.*

1. En los tramos de la vía en los que por su estrechez sea imposible o muy difícil el paso simultáneo de dos vehículos que circulen en sentido contrario, donde no haya señalización expresa al efecto, tendrá derecho de preferencia de paso el que hubiese entrado primero (artículo 22.1 del texto articulado).

En caso de duda sobre dicha circunstancia, tendrá la preferencia el vehículo con mayores dificultades de maniobra, de acuerdo con lo que se determina en el artículo 62.

2. Cuando en una vía se estén efectuando obras de reparación, los vehículos, caballerías y toda especie de ganado marcharán por el sitio señalado al efecto.

3. Siempre que sea posible efectuarlo sin peligro ni daño a la obra realizada, se permitirá el paso por el trozo de vía en reparación a los vehículos de servicios de policía, extinción de incendios, protección civil y salvamento, y de asistencia sanitaria, pública o privada, que circulen en servicio urgente y cuyos conductores lo adviertan mediante el uso de la correspondiente señalización.

4. En todo caso, cualquier vehículo que se acerque a una obra de reparación de la vía y encuentre esperando a otro llegado con anterioridad y en el mismo sentido, se colocará detrás de él, lo más arrimado que sea posible al borde de la derecha, y no intentará pasar sino siguiendo al que tiene delante.

5. En todos los casos previstos en este artículo, los usuarios de la vía están obligados a seguir las indicaciones del personal destinado a la regulación del paso de vehículos.

6. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves, conforme lo dispuesto en el artículo 65.4.c) del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

Artículo 61. *Paso de puentes u obras de paso señalizado.*

1. El orden de preferencia de paso por puentes u obras de paso cuya anchura no permita el cruce de vehículos se realizará conforme a la señalización que lo regule.

2. En caso de encuentro de dos vehículos que no se puedan cruzar en puentes u obras de paso en uno de cuyos extremos se hubiera colocado la señal de prioridad en sentido contrario o la de ceda el paso, el que llegue por ese extremo habrá de retroceder para dejar paso al otro.

En ausencia de señalización, el orden de preferencia entre los distintos tipos de vehículos se ajustará a lo establecido en el artículo 62.

3. Los vehículos que necesitan autorización especial para circular no podrán cruzarse en los puentes si el ancho de la calzada es inferior a seis metros, de suerte que para cada vehículo pueda contarse con un ancho de vía no inferior a tres metros. En caso de encuentro o cruce entre dichos vehículos, se estará a lo dispuesto en el apartado anterior.

4. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves, conforme se prevé en el artículo 65.4.c) del texto articulado.

Artículo 62. *Orden de preferencia en ausencia de señalización.*

1. Sin perjuicio de lo que pueda ordenar el agente de la autoridad o, en su caso, indicar el personal de obras y el de acompañamiento de vehículos especiales o en régimen de transporte especial, el orden de preferencia entre los distintos tipos de vehículos cuando uno de ellos tenga que dar marcha atrás es el siguiente:

- a) Vehículos especiales y en régimen de transporte especial que excedan de las masas o dimensiones establecidas en las normas reguladoras de los vehículos.
- b) Conjunto de vehículos, excepto los contemplados en el párrafo d).
- c) Vehículos de tracción animal.
- d) Turismos que arrastran remolques de hasta 750 kilogramos de masa máxima autorizada y autocaravanas.
- e) Vehículos destinados al transporte colectivo de viajeros.
- f) Camiones, tractocamiones y furgones.
- g) Turismos y vehículos derivados de turismos.
- h) Vehículos especiales que no excedan de las masas o dimensiones establecidas en las normas reguladoras de los vehículos, cuadríciclos y cuadríciclos ligeros.
- i) Vehículos de tres ruedas, motocicletas con sidecar y ciclomotores de tres ruedas.
- j) Motocicletas, ciclomotores de dos ruedas y bicicletas.

Cuando se trate de vehículos del mismo tipo o de supuestos no enumerados, la preferencia de paso se decidirá a favor del que tuviera que dar marcha atrás mayor distancia y, en caso de igualdad, del que tenga mayor anchura, longitud o masa máxima autorizada.

2. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves, conforme se prevé en el artículo 65.4.c) del texto articulado.

Artículo 63. *Tramos de gran pendiente.*

1. En los tramos de gran pendiente, en los que se den las circunstancias de estrechez señaladas en el artículo 60, la preferencia de paso la tendrá el vehículo que circule en sentido ascendente, salvo si éste pudiera

llegar antes a un apartadero establecido al efecto. En caso de duda sobre la inclinación de la pendiente o la distancia al apartadero, se estará a lo establecido en el artículo 62 (artículo 22.2 del texto articulado).

Se entienden por tramos de gran pendiente los que tienen una inclinación mínima del siete por ciento.

2. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves, conforme se prevé en el artículo 65.4.c) del texto articulado.

SECCIÓN 3.^a NORMAS DE COMPORTAMIENTO DE LOS CONDUCTORES RESPECTO A LOS CICLISTAS, PEATONES Y ANIMALES

Artículo 64. *Normas generales y prioridad de paso de ciclistas.*

Como regla general, y siempre que sus trayectorias se corten, los conductores tienen prioridad de paso para sus vehículos en la calzada y en el arcén, respecto de los peatones y animales, salvo en los casos enumerados en los artículos 65 y 66, en que deberán dejarlos pasar, llegando a detenerse si fuera necesario.

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

a) Cuando circulen por un carril bici, paso para ciclistas o arcén debidamente señalizados.

b) Cuando para entrar en otra vía el vehículo de motor gire a derecha o izquierda, en los supuestos permitidos, y haya un ciclista en sus proximidades.

c) Cuando circulando en grupo, el primero haya iniciado ya el cruce o haya entrado en una glorieta.

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

Artículo 65. *Prioridad de paso de los conductores sobre los peatones.*

1. Los conductores tienen prioridad de paso para sus vehículos, respecto de los peatones, salvo en los casos siguientes:

a) En los pasos para peatones debidamente señalizados.

b) Cuando vayan a girar con su vehículo para entrar en otra vía y haya peatones cruzándola, aunque no exista paso para éstos.

c) Cuando el vehículo cruce un arcén por el que estén circulando peatones que no dispongan de zona peatonal (artículo 23.1 del texto articulado).

2. En las zonas peatonales, cuando los vehículos las crucen por los pasos habilitados al efecto, los conductores tienen la obligación de dejar pasar a los peatones que circulen por ellas (artículo 23.2 del texto articulado).

3. También deberán ceder el paso:

a) A los peatones que vayan a subir o hayan bajado de un vehículo de transporte colectivo de viajeros, en una parada señalizada como tal, cuando se encuentren entre dicho vehículo y la zona peatonal o refugio más próximo.

b) A las tropas en formación, filas escolares o comitivas organizadas (artículo 23.3 del texto articulado).

4. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves, conforme se prevé en el artículo 65.4.c) del texto articulado.

Artículo 66. *Prioridad de paso de los conductores sobre los animales.*

1. Los conductores tienen prioridad de paso para sus vehículos, respecto de los animales, salvo en los casos siguientes:

a) En las cañadas debidamente señalizadas.

b) Cuando vayan a girar con su vehículo para entrar en otra vía y haya animales cruzándola, aunque no exista paso para éstos.

c) Cuando el vehículo cruce un arcén por el que estén circulando animales que no dispongan de cañada (artículo 23.4 del texto articulado).

2. Las cañadas o pasos de ganado de carácter general se señalizarán por medio de paneles complementarios con la inscripción «cañada», que se colocarán debajo de la señal «paso de animales domésticos», recogida en el artículo 149, con su plano perpendicular a la dirección de la circulación y al lado derecho de ésta de forma fácilmente visible para los conductores de los vehículos afectados.

Dicha señalización deberá ser complementada con las correspondientes señales de limitación de velocidad.

3. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves, conforme se prevé en el artículo 65.4.c) del texto articulado.

SECCIÓN 4.^a VEHÍCULOS EN SERVICIOS DE URGENCIA

Artículo 67. *Vehículos prioritarios.*

1. Tendrán prioridad de paso sobre los demás vehículos y otros usuarios de la vía los vehículos de servicios de urgencia, públicos o privados, cuando se hallen en servicio de tal carácter. Podrán circular por encima de los límites de velocidad y estarán exentos de cumplir otras normas o señales en los casos y con las condiciones que se determinan en esta sección (artículo 25 del texto articulado).

2. Los conductores de los vehículos destinados a los referidos servicios harán uso ponderado de su régimen especial únicamente cuando circulen en prestación de un servicio urgente y cuidarán de no vulnerar la prioridad de paso en las intersecciones de vías o las señales de los semáforos, sin antes adoptar extremadas precauciones, hasta cerciorarse de que no existe riesgo de atropello a peatones y de que los conductores de otros vehículos han detenido su marcha o se disponen a facilitar la suya.

3. La instalación de aparatos emisores de luces y señales acústicas especiales en vehículos prioritarios requerirá autorización de la Jefatura Provincial de Tráfico correspondiente, de conformidad con lo dispuesto en las normas reguladoras de los vehículos.

Artículo 68. *Facultades de los conductores de los vehículos prioritarios.*

1. Los conductores de los vehículos prioritarios deberán observar los preceptos de este reglamento, si bien, a condición de haberse cerciorado de que no ponen en peligro a ningún usuario de la vía, podrán dejar de cumplir bajo su exclusiva responsabilidad las normas de los títulos II, III y IV, salvo las órdenes y señales de los agentes, que son siempre de obligado cumplimiento.

Los conductores de dichos vehículos podrán igualmente, con carácter excepcional, cuando circulen por autopista o autovía en servicio urgente y no comprometan la seguridad de ningún usuario, dar media vuelta o marcha atrás, circular en sentido contrario al correspondiente a la calzada, siempre que lo hagan por el arcén, o penetrar en la mediana o en los pasos transversales de ésta.

Los agentes de la autoridad responsable de la vigilancia, regulación y control del tráfico podrán utilizar o situar sus vehículos en la parte de la vía que resulte necesaria cuando presten auxilio a los usuarios de ésta

o lo requieran las necesidades del servicio o de la circulación. Asimismo, determinarán en cada caso concreto los lugares donde deben situarse los vehículos de servicios de urgencia o de otros servicios especiales.

2. Tendrán el carácter de prioritarios los vehículos de los servicios de policía, extinción de incendios, protección civil y salvamento, y de asistencia sanitaria, pública o privada, que circulen en servicio urgente y cuyos conductores adviertan de su presencia mediante la utilización simultánea de la señal luminosa, a que se refiere el artículo 173, y del aparato emisor de señales acústicas especiales, al que se refieren las normas reguladoras de los vehículos.

Por excepción de lo dispuesto en el párrafo anterior, los conductores de los vehículos prioritarios deberán utilizar la señal luminosa aisladamente cuando la omisión de las señales acústicas especiales no entrañe peligro alguno para los demás usuarios.

3. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves, conforme se prevé en el artículo 65.4.c) del texto articulado.

Artículo 69. *Comportamiento de los demás conductores respecto de los vehículos prioritarios.*

Tan pronto perciban las señales especiales que anuncian 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.

Cuando un vehículo de policía que manifiesta su presencia según lo dispuesto en el artículo 68.2 se sitúa detrás de cualquier otro vehículo y activa además un dispositivo de emisión de luz amarilla hacia adelante de forma intermitente o destellante, el conductor de éste deberá detenerlo con las debidas precauciones en el lado derecho, delante del vehículo policial, en un lugar donde no genere mayores riesgos o molestias para el resto de los usuarios, y permanecerá en su interior. En todo momento el conductor ajustará su comportamiento a las instrucciones que imparta el agente a través de la megafonía o por cualquier otro medio que pueda ser percibido claramente por aquél.

Artículo 70. *Vehículos no prioritarios en servicio de urgencia.*

1. Si, como consecuencia de circunstancias especialmente graves, el conductor de un vehículo no prioritario se viera forzado, sin poder recurrir a otro medio, a efectuar un servicio de los normalmente reservados a los prioritarios, procurará que los demás usuarios adviertan la especial situación en que circula, utilizando para ello el avisador acústico en forma intermitente y conectando la luz de emergencia, si se dispusiera de ella, o agitando un pañuelo o procedimiento similar.

2. Los conductores a que se refiere el apartado anterior deberán respetar las normas de circulación, sobre todo en las intersecciones, y los demás usuarios de la vía darán cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 69.

3. En cualquier momento, los agentes de la autoridad podrán exigir la justificación de las circunstancias a que se alude en el apartado 1.

4. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves, conforme se prevé en el artículo 65.4.c) del texto articulado.

CAPÍTULO IV

Vehículos y transportes especiales

Artículo 71. *Normas de circulación y señalización.*

1. Las normas de circulación serán las establecidas en el anexo III de este reglamento, además de las generales que les sean de aplicación.

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

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

2. Durante los trabajos, los conductores de vehículos destinados a obras o servicios utilizarán la señal luminosa V-2 a que se refiere el artículo 173.2:

a) Cuando interrumpan u obstaculicen la circulación, únicamente para indicar su situación a los demás usuarios, si se trata de vehículos específicamente destinados a remolcar a los accidentados, averiados o mal estacionados.

b) Cuando trabajen en operaciones de limpieza, conservación, señalización o, en general, de reparación de las vías, únicamente para indicar su situación a los demás usuarios, si ésta puede suponer un peligro para éstos; los vehículos especiales destinados a estos fines, si se trata de una autopista o autovía, también, desde su entrada en ella hasta llegar al lugar donde se realicen los citados trabajos.

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

4. Las infracciones a las normas de este precepto en cuanto a la obligación de llevar instalado en el vehículo la señalización luminosa será sancionada con arreglo a lo dispuesto en el artículo 67.2 del texto articulado.

CAPÍTULO V

Incorporación a la circulación

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

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

2. Siempre que un conductor salga a una vía de uso público por un camino exclusivamente privado, debe

asegurarse previamente de que puede hacerlo sin peligro para nadie y efectuarlo a una velocidad que le permita detenerse en el acto, cediendo el paso a los vehículos que circulen por aquella, cualquiera que sea el sentido en que lo hagan.

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

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

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

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

1. Con independencia de la obligación de los conductores de los vehículos que se incorporen a la circulación de cumplir las prescripciones del artículo anterior, los demás conductores facilitarán, en la medida de lo posible, dicha maniobra, especialmente si se trata de un vehículo de transporte colectivo de viajeros que pretende incorporarse a la circulación desde una parada señalizada (artículo 27 del texto articulado).

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

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

CAPÍTULO VI

Cambios de dirección y de sentido, y marcha atrás

SECCIÓN 1.^a CAMBIOS DE VÍA, CALZADA Y CARRIL

Artículo 74. Normas generales.

1. El conductor de un vehículo que pretenda girar a la derecha o a la izquierda para utilizar vía distinta de aquella por la que circula, para tomar otra calzada de la misma vía o para salir de ella deberá advertirlo previamente y con suficiente antelación a los conductores de los vehículos que circulan detrás del suyo y cerciorarse de que la velocidad y la distancia de los vehículos que se acerquen en sentido contrario le permiten efectuar la maniobra sin peligro, absteniéndose de realizarla de no darse estas circunstancias. También deberá abstenerse de realizar la maniobra cuando se trate de un cambio de dirección a la izquierda y no exista visibilidad suficiente (artículo 28.1 del texto articulado).

2. Toda maniobra de desplazamiento lateral que implique cambio de carril deberá llevarse a efecto respetando la prioridad del que circule por el carril que se pretende ocupar (artículo 28.2 del texto articulado).

3. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves, conforme se prevé en el artículo 65.4.c) del texto articulado.

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

1. Para efectuar la maniobra, el conductor:

a) Advertirá su propósito en la forma prevista en el artículo 109.

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

c) Si el cambio de dirección es a la izquierda, dejará a la izquierda el centro de la intersección, a no ser que ésta esté acondicionada o señalizada para dejarlo a su derecha.

2. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves, conforme se prevé en el artículo 65.4.c) del texto articulado.

Artículo 76. Supuestos especiales.

1. Por excepción, si, por las dimensiones del vehículo o por otras circunstancias que lo justificaran, no fuera posible realizar el cambio de dirección con estricta sujeción a lo dispuesto en el artículo anterior, el conductor deberá adoptar las precauciones necesarias para evitar todo peligro al llevarlo a cabo.

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

3. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves, conforme se prevé en el artículo 65.4.c) del texto articulado.

Artículo 77. Carril de deceleración.

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

SECCIÓN 2.^a CAMBIO DE SENTIDO

Artículo 78. Ejecución de la maniobra.

1. El conductor de un vehículo que pretenda invertir el sentido de su marcha deberá elegir un lugar adecuado para efectuar la maniobra, de forma que se intercepte la vía el menor tiempo posible, advertir su propósito con

las señales preceptivas con la antelación suficiente y cerciorarse de que no va a poner en peligro u obstaculizar a otros usuarios de la vía. En caso contrario, deberá abstenerse de realizar dicha maniobra y esperar el momento oportuno para efectuarla. Cuando su permanencia en la calzada, mientras espera para efectuar la maniobra de cambio de sentido, impida continuar la marcha de los vehículos que circulan detrás del suyo, deberá salir de ella por su lado derecho, si fuera posible, hasta que las condiciones de la circulación le permitan efectuarlo (artículo 29 del texto articulado).

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

3. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves, conforme se prevé en el artículo 65.4.c) del texto articulado.

Artículo 79. *Prohibiciones.*

1. Se prohíbe efectuar el cambio de sentido en toda situación que impida comprobar las circunstancias a que alude el artículo anterior, en los pasos a nivel, en los túneles, pasos inferiores y tramos de vía afectados por la señal «Túnel» (S-5), así como en las autopistas y autovías, salvo en los lugares habilitados al efecto y, en general, en todos los tramos de la vía en que esté prohibido el adelantamiento, salvo que el cambio de sentido esté expresamente autorizado (artículo 30 del texto articulado).

2. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves, conforme se prevé en el artículo 65.4.c) del texto articulado.

SECCIÓN 3.^a MARCHA HACIA ATRÁS

Artículo 80. *Normas generales.*

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

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

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

4. Las infracciones a las normas de este precepto, cuando constituyan un supuesto de circulación en sentido contrario al estipulado, tendrá la consideración de muy graves, conforme se prevé en el artículo 65.5.f) del texto articulado.

Artículo 81. *Ejecución de la maniobra.*

1. La maniobra de marcha hacia atrás deberá efectuarse lentamente, después de haberlo advertido con las señales preceptivas y de haberse cerciorado, incluso apeándose o siguiendo las indicaciones de otra persona, si fuera necesario, de que, por las circunstancias de visibilidad, espacio y tiempo necesarios para efectuarla, no va a constituir peligro para los demás usuarios de la vía (artículo 31.2 del texto articulado).

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

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

CAPÍTULO VII

Adelantamiento

SECCIÓN 1.^a ADELANTAMIENTO Y CIRCULACIÓN PARALELA

Artículo 82. *Adelantamiento por la izquierda. Excepciones.*

1. En todas las vías objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, como norma general, el adelantamiento deberá efectuarse por la izquierda del vehículo que se pretende adelantar (artículo 32.1 del texto articulado).

2. Por excepción, y si existe espacio suficiente para ello, el adelantamiento se efectuará por la derecha y adoptando las máximas precauciones, cuando el conductor del vehículo al que se pretenda adelantar esté indicando claramente su propósito de cambiar de dirección a la izquierda o parar en ese lado, así como, en las vías con circulación en ambos sentidos, a los tranvías que marchen por la zona central (artículo 32.2 del texto articulado).

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

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

5. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves, conforme se prevé en el artículo 65.4.c) del texto articulado.

Artículo 83. *Adelantamiento en calzadas de varios carriles.*

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

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

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

3. En todo tramo de vía en que existan carriles de aceleración o deceleración o carriles o partes de la vía destinadas exclusivamente al tráfico de determinados vehículos, tampoco se considerará adelantamiento el

hecho de que se avance más rápidamente por aquellos que por los normales de circulación, o viceversa.

4. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves, conforme se prevé en el artículo 65.4.c) del texto articulado.

SECCIÓN 2.^a NORMAS GENERALES DEL ADELANTAMIENTO

Artículo 84. *Obligaciones del que adelanta antes de iniciar la maniobra.*

1. Antes de iniciar un adelantamiento que requiera desplazamiento lateral, el conductor que se proponga adelantar deberá advertirlo con suficiente antelación con las señales preceptivas y comprobar que en el carril que pretende utilizar para el adelantamiento existe espacio libre suficiente para que la maniobra no ponga en peligro ni entorpezca a quienes circulen en sentido contrario, teniendo en cuenta la velocidad propia y la de los demás usuarios afectados. En caso contrario, deberá abstenerse de efectuarla (artículo 33.1 del texto articulado).

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

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

2. También deberá cerciorarse de que el conductor del vehículo que le precede en el mismo carril no ha indicado su propósito de desplazamiento hacia el mismo lado; en tal caso, deberá respetar la preferencia que le asiste. No obstante, si después de un tiempo prudencial el conductor del citado vehículo no ejerciera su derecho prioritario, se podrá iniciar la maniobra de adelantamiento, advirtiéndoselo previamente con señal acústica u óptica (artículo 33.2 del texto articulado).

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

3. Asimismo, deberá asegurarse de que ningún conductor que le siga por el mismo carril ha iniciado la maniobra de adelantar a su vehículo, y de que dispone de espacio suficiente para reintegrarse a su carril cuando termine el adelantamiento (artículo 33.3 del texto articulado).

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

5. A los efectos de este artículo, no se consideran adelantamientos los producidos entre ciclistas que circulen en grupo (artículo 33.4 del texto articulado).

6. Las infracciones a las normas de este artículo tendrán la consideración de graves, conforme se prevé en el artículo 65.4.c) del texto articulado.

SECCIÓN 3.^a EJECUCIÓN DEL ADELANTAMIENTO

Artículo 85. *Obligaciones del que adelanta durante la ejecución de la maniobra.*

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

suficiente para realizarlo con seguridad (artículo 34.1 del texto articulado).

2. Si después de iniciar la maniobra de adelantamiento advirtiera que se producen circunstancias que puedan hacer difícil su finalización sin provocar riesgos, reducirá rápidamente su marcha, regresará de nuevo a su carril y lo advertirá a los que le siguen con las señales preceptivas (artículo 34.2 del texto articulado).

3. El conductor del vehículo que ha efectuado el adelantamiento deberá reintegrarse a su carril tan pronto como le sea posible y de modo gradual, sin obligar a otros usuarios a modificar su trayectoria o velocidad, y advertirlo a través de las señales preceptivas (artículo 34.3 del texto articulado).

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

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

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

6. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves, conforme se prevé en el artículo 65.4.c) del texto articulado.

SECCIÓN 4.^a VEHÍCULO ADELANTADO

Artículo 86. *Obligaciones de su conductor.*

1. El conductor que advierta que otro que le sigue tiene el propósito de adelantar a su vehículo estará obligado a ceñirse al borde derecho de la calzada, salvo en los supuestos de giros o cambios de dirección a la izquierda o de parada en ese mismo lado a que se refiere el artículo 82.2, en que deberá ceñirse a la izquierda todo lo posible, pero sin interferir la marcha de los vehículos que puedan circular en sentido contrario (artículo 35.1 del texto articulado).

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

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

También estará obligado a disminuir la velocidad de su vehículo cuando, una vez iniciada la maniobra de adelantamiento, se produzca alguna situación que entrañe peligro para su propio vehículo, para el vehículo que la está efectuando, para los que circulan en sentido con-

trario o para cualquier otro usuario de la vía (artículo 35.2 del texto articulado).

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

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

4. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves, conforme se prevé en el artículo 65.4.c) del texto articulado.

SECCIÓN 5.^a MANIOBRAS DE ADELANTAMIENTO QUE ATENTAN A LA SEGURIDAD VIAL

Artículo 87. *Prohibiciones.*

1. Queda prohibido adelantar:

a) En las curvas y cambios de rasante de visibilidad reducida y, en general, en todo lugar o circunstancia en que la visibilidad disponible no sea suficiente para poder efectuar la maniobra o desistir de ella una vez iniciada, a no ser que los dos sentidos de la circulación estén claramente delimitados y la maniobra pueda efectuarse sin invadir la zona reservada al sentido contrario (artículo 36.1 del texto articulado).

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

b) En los pasos para peatones señalizados como tales, en las intersecciones con vías para ciclistas, en los pasos a nivel y en sus proximidades (artículo 36.2 del texto articulado).

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

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

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

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

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

4.º El adelantamiento se realice a vehículos de dos ruedas (artículo 36.3 del texto articulado).

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

2. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves, conforme se prevé en el artículo 65.4.c) del texto articulado.

SECCIÓN 6.^a SUPUESTOS EXCEPCIONALES DE OCUPACIÓN DEL SENTIDO CONTRARIO

Artículo 88. *Vehículos inmovilizados.*

1. Cuando en un tramo de vía en el que esté prohibido el adelantamiento se encuentre inmovilizado un vehículo que, en todo o en parte, ocupe la calzada en el carril del sentido de la marcha, salvo que la inmovilización venga impuesta por las necesidades del tráfico, podrá ser rebasado, aunque para ello haya que ocupar la parte de la calzada reservada al sentido contrario, después de haberse cerciorado de que se puede realizar la maniobra sin peligro. Con idénticos requisitos se podrá adelantar a conductores de bicicletas, ciclos, ciclomotores, peatones, animales y vehículos de tracción animal, cuando por la velocidad a que circulen puedan ser adelantados sin riesgo para ellos ni para la circulación en general.

2. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves, conforme se prevé en el artículo 65.4.c) del texto articulado.

Artículo 89. *Obstáculos.*

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

2. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves, conforme se prevé en el artículo 65.4.d) del texto articulado.

CAPÍTULO VIII

Parada y estacionamiento

SECCIÓN 1.^a NORMAS GENERALES DE PARADAS Y ESTACIONAMIENTOS

Artículo 90. *Lugares en que deben efectuarse.*

1. La parada o el estacionamiento de un vehículo en vías interurbanas deberá efectuarse siempre fuera de la calzada, en el lado derecho de ésta y dejando libre la parte transitable del arcén (artículo 38.1 del texto articulado).

Cuando por razones de emergencia no sea posible situar el vehículo fuera de la calzada y de la parte transitable del arcén, se observarán las normas contenidas en los artículos siguientes de este capítulo y las previstas en el artículo 130, en cuanto sean aplicables.

2. Cuando en vías urbanas tenga que realizarse en la calzada o en el arcén, se situará el vehículo lo más cerca posible de su borde derecho, salvo en las vías de único sentido, en las que se podrá situar también en el lado izquierdo (artículo 38.2 del texto articulado).

Debe, asimismo, observarse lo dispuesto al efecto en las ordenanzas que dicten las autoridades municipales de acuerdo con lo establecido en el artículo 93.

Artículo 91. *Modo y forma de ejecución.*

1. La parada y el estacionamiento deberán efectuarse de tal manera que el vehículo no obstaculice la circulación ni constituya un riesgo para el resto de los usuarios de la vía, cuidando especialmente la colocación del vehículo y evitar que pueda ponerse en movimiento en ausencia del conductor (artículo 38.3 del texto articulado).

2. Se consideran paradas o estacionamientos en lugares peligrosos o que obstaculizan gravemente la circulación los que constituyan un riesgo u obstáculo a la circulación en los siguientes supuestos:

a) Cuando la distancia entre el vehículo y el borde opuesto de la calzada o una marca longitudinal sobre ella que indique prohibición de atravesarla sea inferior a tres metros o, en cualquier caso, cuando no permita el paso de otros vehículos.

b) Cuando se impida incorporarse a la circulación a otro vehículo debidamente parado o estacionado.

c) Cuando se obstaculice la utilización normal del paso de salida o acceso a un inmueble de personas o animales, o de vehículos en un vado señalizado correctamente.

d) Cuando se obstaculice la utilización normal de los pasos rebajados para disminuidos físicos.

e) Cuando se efectúe en las medianas, separadores, isletas u otros elementos de canalización del tráfico.

f) Cuando se impida el giro autorizado por la señal correspondiente.

g) Cuando el estacionamiento tenga lugar en una zona reservada a carga y descarga, durante las horas de utilización.

h) Cuando el estacionamiento se efectúe en doble fila sin conductor.

i) Cuando el estacionamiento se efectúe en una parada de transporte público, señalizada y delimitada.

j) Cuando el estacionamiento se efectúe en espacios expresamente reservados a servicios de urgencia y seguridad.

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

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

m) Las paradas o estacionamientos que, sin estar incluidos en los párrafos anteriores, constituyan un peligro u obstaculicen gravemente el tráfico de peatones, vehículos o animales.

3. Los supuestos de paradas o estacionamientos en lugares peligrosos o que obstaculicen gravemente la circulación tienen la consideración de infracciones graves, conforme se prevé en el artículo 65.4.d) del texto articulado.

Artículo 92. *Colocación del vehículo.*

1. La parada y el estacionamiento se realizarán situando el vehículo paralelamente al borde de la calzada. Por excepción, se permitirá otra colocación cuando las características de la vía u otras circunstancias así lo aconsejen.

2. Todo conductor que pare o estacione su vehículo deberá hacerlo de forma que permita la mejor utilización del restante espacio disponible.

3. Cuando se trate de un vehículo a motor o ciclomotor y el conductor tenga que dejar su puesto, deberá observar, además, en cuanto le fuesen de aplicación, las siguientes reglas:

a) Parar el motor y desconectar el sistema de arranque y, si se alejara del vehículo, adoptar las precauciones necesarias para impedir su uso sin autorización.

b) Dejar accionado el freno de estacionamiento.

c) En un vehículo provisto de caja de cambios, dejar colocada la primera velocidad, en pendiente ascendente, y la marcha hacia atrás, en descendente, o, en su caso, la posición de estacionamiento.

d) Cuando se trate de un vehículo de más de 3.500 kilogramos de masa máxima autorizada, de un autobús o de un conjunto de vehículos y la parada o el estacionamiento se realice en un lugar con una sensible pendiente, su conductor deberá, además, dejarlo debidamente calzado, bien sea por medio de la colocación de calzos, sin que puedan emplear a tales fines elementos como piedras u otros no destinados de modo expreso a dicha función, bien por apoyo de una de las ruedas directrices en el bordillo de la acera, inclinando aquéllas hacia el centro de la calzada en las pendientes ascendentes, y hacia fuera en las pendientes descendentes. Los calzos, una vez utilizados, deberán ser retirados de las vías al reanudar la marcha.

Artículo 93. *Ordenanzas municipales.*

1. El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, y podrán adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no se halle provisto de título que habilite el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o excedan de la autorización concedida hasta que se logre la identificación del conductor (artículo 38.4 del texto articulado).

2. En ningún caso podrán las ordenanzas municipales oponerse, alterar, desvirtuar o inducir a confusión con los preceptos de este reglamento.

SECCIÓN 2.^a NORMAS ESPECIALES DE PARADAS Y ESTACIONAMIENTOS

Artículo 94. *Lugares prohibidos.*

1. Queda prohibido parar:

a) En las curvas y cambios de rasante de visibilidad reducida, en sus proximidades y en los túneles, pasos inferiores y tramos de vías afectados por la señal «Túnel».

b) En pasos a nivel, pasos para ciclistas y pasos para peatones.

c) En los carriles o parte de las vías reservados exclusivamente para la circulación o para el servicio de determinados usuarios.

d) En las intersecciones y en sus proximidades si se dificulta el giro a otros vehículos, o en vías interurbanas, si se genera peligro por falta de visibilidad.

e) Sobre los raíles de tranvías o tan cerca de ellos que pueda entorpecerse su circulación.

f) En los lugares donde se impida la visibilidad de la señalización a los usuarios a quienes les afecte u obligue a hacer maniobras.

g) En autopistas y autovías, salvo en las zonas habilitadas para ello.

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

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

j) En zonas señalizadas para uso exclusivo de minusválidos y pasos para peatones (artículo 39.1 del texto articulado).

2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

a) En todos los descritos en el apartado anterior en los que está prohibida la parada.

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

c) En zonas señalizadas para carga y descarga.

d) En zonas señalizadas para uso exclusivo de minusválidos.

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

f) Delante de los vados señalizados correctamente.

g) En doble fila (artículo 39.2 del texto articulado).

3. Las paradas o estacionamientos en los lugares enumerados en los párrafos a), d), e), f), g) e i) del apartado 1, en los pasos a nivel y en los carriles destinados al uso del transporte público urbano tendrán la consideración de infracciones graves, conforme se prevé en el artículo 65.4.d) del texto articulado.

CAPÍTULO IX

Cruce de pasos a nivel, puentes móviles y túneles

SECCIÓN 1.^a NORMAS GENERALES SOBRE PASOS A NIVEL, Puentes MÓVILES Y TÚNELES

Artículo 95. *Obligaciones de los usuarios y titulares de las vías.*

1. Todos los conductores deben extremar la prudencia y reducir la velocidad por debajo de la máxima permitida al aproximarse a un paso a nivel o a un puente móvil (artículo 40.1 del texto articulado).

2. Los usuarios que al llegar a un paso a nivel o a un puente móvil lo encuentren cerrado o con la barrera o semibarrera en movimiento deberán detenerse uno detrás de otro en el carril correspondiente hasta que tengan paso libre (artículo 40.2 del texto articulado).

3. El cruce de la vía férrea deberá realizarse sin demora y después de haberse cerciorado de que, por las circunstancias de la circulación o por otras causas, no existe riesgo de quedar inmovilizado dentro del paso (artículo 40.3 del texto articulado).

4. Los pasos a nivel y puentes móviles estarán debidamente señalizados por el titular de la vía, del modo previsto en los artículos 144, 146 y 149.

5. Los túneles de cualquier longitud y los pasos inferiores cuya longitud sea superior a 200 metros estarán debidamente señalizados.

6. En los túneles o pasos inferiores, el conductor deberá aplicar rigurosamente todas las normas de circulación relativas a ellos contenidas en este reglamento y especialmente las referidas a la prohibición de parar, estacionar, cambiar el sentido de la marcha, marchar hacia atrás y adelantar. Además, deberá utilizar el alumbrado correspondiente.

Cuando no se pretenda adelantar, deberá mantenerse en todo momento una distancia de seguridad con el vehículo precedente de, al menos, 100 metros o un intervalo mínimo de cuatro segundos. En el caso de vehículos cuya masa máxima autorizada sea superior a 3.500 kilogramos, la distancia de seguridad que deberá guardar con el vehículo precedente será de, al menos, 150 metros o un intervalo mínimo de seguridad de seis segundos.

En los túneles o pasos inferiores con circulación en ambos sentidos, está prohibido el adelantamiento, salvo que exista más de un carril para su sentido de circulación,

en los que se podrá adelantar sin invadir el sentido contrario.

7. En todo momento, los conductores y usuarios que circulen por un túnel o paso inferior deberán obedecer las indicaciones de los semáforos y los paneles de mensaje variable, y seguir las instrucciones que les lleguen a través de megafonía o cualquier otro medio.

Artículo 96. *Barreras, semibarreras y semáforos.*

1. Ningún usuario de la vía deberá penetrar en un paso a nivel cuyas barreras o semibarreras estén atravesadas en la vía o en movimiento para levantarse o colocarse atravesadas, o cuando sus semáforos impidan el paso con sus indicaciones de detención.

2. Ningún usuario de la vía deberá penetrar en un paso a nivel desprovisto de barreras, semibarreras o semáforos, sin antes haberse cerciorado de que no se acerca ningún vehículo que circule sobre raíles.

3. Ningún usuario deberá penetrar en un túnel o paso inferior si en la boca de éste un semáforo no le permite el paso, con excepción de los equipos de los servicios de urgencia, asistencia mecánica y conservación de carreteras.

SECCIÓN 2.^a BLOQUEO DE PASOS A NIVEL, Puentes MÓVILES Y TÚNELES

Artículo 97. *Detención de un vehículo en paso a nivel, puente móvil o túnel.*

1. Cuando por razones de fuerza mayor quede un vehículo detenido en un paso a nivel o se produzca la caída de su carga dentro de aquél, el conductor estará obligado a adoptar las medidas adecuadas para el rápido desalojo de los ocupantes del vehículo y para dejar el paso expedito en el menor tiempo posible. Si no lo consiguiese, adoptará inmediatamente todas las medidas a su alcance para que tanto los maquinistas de los vehículos que circulen por raíles como los conductores del resto de los vehículos que se aproximen sean advertidos de la existencia del peligro con la suficiente antelación (artículo 41 del texto articulado).

2. Las normas contenidas en el apartado anterior serán aplicables, si concurren las mismas circunstancias, cuando la detención del vehículo o la caída de su carga tenga lugar en un puente móvil.

3. Si por motivos de emergencia un conductor queda inmovilizado con su vehículo dentro de un túnel o paso inferior, deberá:

a) Apagar el motor, conectar la señal de emergencia y mantener encendidas las luces de posición.

b) Si es posible, dirigir el vehículo hacia la zona reservada para emergencia más próxima en el sentido de su marcha. De no existir, inmovilizará el vehículo lo más cerca posible al borde derecho de la calzada.

c) Colocar correctamente sobre la calzada los dispositivos de preseñalización de peligro.

d) Solicitar auxilio sin demora a través del poste de socorro (poste SOS) más próximo, si existe, y seguir las instrucciones que a través de él se le hagan llegar.

e) Tanto el conductor como los demás ocupantes abandonarán el vehículo, dirigiéndose rápidamente al refugio o salida más próximos, sin que en ningún caso se transite por la calzada si existen zonas excluidas a la circulación de vehículos.

f) Si se trata de una avería que permite la marcha del vehículo, deberá continuar hasta la salida del túnel o paso inferior y, si ello no fuera posible, hasta una zona reservada para emergencia.

En caso de incendio, el conductor aproximará su vehículo todo lo posible hacia su derecha para no obstruir

el paso a los vehículos de emergencia. Apagará el motor y dejará la llave puesta y las puertas abiertas. Tanto el conductor como los demás ocupantes abandonarán el vehículo dirigiéndose rápidamente al refugio o salida más próximos, en sentido contrario al del fuego, sin que en ningún caso se transite por la calzada si existen zonas excluidas a la circulación de vehículos.

Si por necesidades de la circulación un vehículo queda inmovilizado en el interior de un túnel o paso inferior, el conductor y los pasajeros no deben abandonar el vehículo. En este caso se debe de conectar la señal de emergencia temporalmente para advertir a otros conductores que circulen detrás, mantener encendidas las luces de posición y apagar el motor. Deberá detenerse lo más lejos posible del vehículo que le precede.

CAPÍTULO X

Utilización del alumbrado

SECCIÓN 1.^a USO OBLIGATORIO DEL ALUMBRADO

Artículo 98. *Normas generales.*

1. Todos los vehículos que circulen entre el ocaso y la salida del sol o a cualquier hora del día en los túneles, pasos inferiores y tramos de vía afectados por la señal «Túnel» (S-5) deben llevar encendido el alumbrado que corresponda de acuerdo con lo que se determina en esta sección.

2. La regulación de los sistemas de alumbrado que no estén prohibidos, o en todo lo que no esté expresamente previsto en este capítulo o en otros preceptos de este reglamento, se ajustará a lo dispuesto en las normas reguladoras de los vehículos.

3. Las bicicletas, además, estarán dotadas de los elementos reflectantes que, debidamente homologados, se determinan en el Reglamento General de Vehículos. Cuando sea obligatorio el uso del alumbrado, los conductores de bicicletas llevarán, además, colocada alguna prenda reflectante que permita a los conductores y demás usuarios distinguirlos a una distancia de 150 metros, si circulan por vía interurbana.

Artículo 99. *Alumbrados de posición y de gálibo.*

1. Todo vehículo que circule entre el ocaso y la salida del sol o bajo las condiciones a las que se refiere el artículo 106 y en el paso por túneles, pasos inferiores o tramos de vías afectados por la señal «Túnel» (S-5) deberá llevar encendidas las luces de posición y, si la anchura del vehículo excede de 2,10 metros, también la de gálibo.

2. La circulación sin alumbrado en situaciones de falta o disminución de visibilidad tendrá la consideración de infracción grave, conforme se prevé en el artículo 65.4.e) del texto articulado.

Artículo 100. *Alumbrado de largo alcance o carretera.*

1. Todo vehículo equipado con luz de largo alcance o carretera que circule a más de 40 kilómetros por hora, entre el ocaso y la salida del sol, fuera de poblado, por vías insuficientemente iluminadas o a cualquier hora del día por túneles, pasos inferiores y tramos de vía afectados por la señal «Túnel» (S-5) insuficientemente iluminados, la llevará encendida, excepto cuando haya de utilizarse la de corto alcance o de cruce, de acuerdo con lo previsto en los artículos 101 y 102, especialmente para evitar los deslumbramientos.

La luz de largo alcance o de carretera podrá utilizarse aisladamente o con la de corto alcance.

2. Se prohíbe la utilización de la luz de largo alcance o de carretera siempre que el vehículo se encuentre parado o estacionado, así como el empleo alternativo, en forma de destellos de la luz de largo alcance o de carretera y de la luz de corto alcance o de cruce, con finalidades distintas a las previstas en este reglamento.

3. Se entiende por vía insuficientemente iluminada aquella en la que, con vista normal, en algún punto de su calzada, no pueda leerse la placa de matrícula a 10 metros o no se distinga un vehículo pintado de oscuro a 50 metros de distancia.

4. Los supuestos de circulación en los que se produzca deslumbramiento al resto de los usuarios de la vía y de circulación sin alumbrado en situaciones de falta o disminución de visibilidad tendrán la consideración de infracciones graves, conforme se prevé en el artículo 65.4.e) del texto articulado.

Artículo 101. *Alumbrado de corto alcance o de cruce.*

1. Todo vehículo de motor y ciclomotor que circule entre el ocaso y la salida del sol por vías urbanas o interurbanas suficientemente iluminadas, o a cualquier hora del día por túneles, pasos inferiores y tramos de vías afectados por la señal «Túnel» (S-5) suficientemente iluminados, llevará encendido, además del alumbrado de posición, el alumbrado de corto alcance o de cruce.

Igualmente, llevará encendido dicho alumbrado en los poblados, cuando la vía esté insuficientemente iluminada.

2. Todo vehículo de motor y ciclomotor debe llevar encendido el alumbrado de corto alcance o de cruce al circular entre el ocaso y la salida del sol por vías interurbanas insuficientemente iluminadas o a cualquier hora del día por túneles, pasos inferiores y demás tramos afectados por la señal de «Túnel» insuficientemente iluminados, cuando concorra alguna de las siguientes circunstancias:

- a) No disponer de alumbrado de largo alcance.
- b) Circular a velocidad no superior a 40 kilómetros por hora y no estar utilizando el alumbrado de largo alcance.
- c) Posibilidad de producir deslumbramiento a otros usuarios de la vía pública.

3. Los supuestos de circulación en los que se produzca deslumbramiento al resto de los usuarios de la vía y de circulación sin alumbrado en situación de falta o disminución de visibilidad tendrán la consideración de infracciones graves, conforme se prevé en el artículo 65.4.e) del texto articulado.

Artículo 102. *Deslumbramiento.*

1. El alumbrado de largo alcance o de carretera deberá ser sustituido por el de corto alcance o de cruce tan pronto como se aprecie la posibilidad de producir deslumbramiento a otros usuarios de la misma vía o de cualquier otra vía de comunicación, y muy especialmente a los conductores de vehículos que circulen en sentido contrario y aunque éstos no cumplan esta prescripción, y no se restablecerá el alumbrado de carretera hasta rebasar, en el cruce, la posición del vehículo cruzado.

2. La misma precaución se guardará respecto a los vehículos que circulen en el mismo sentido y cuyos conductores puedan ser deslumbrados a través del espejo retrovisor.

3. En caso de deslumbramiento, el conductor que lo sufra reducirá la velocidad lo necesario, incluso hasta

la detención total, para evitar el alcance de vehículos o peatones que circulen en el mismo sentido.

4. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves, conforme se prevé en el artículo 65.4.e) del texto articulado.

Artículo 103. *Alumbrado de placa de matrícula.*

Todo vehículo que se encuentre en las circunstancias aludidas en los artículos 99 ó 106 debe llevar siempre iluminada la placa posterior de matrícula y, en su caso, las otras placas o distintivos iluminados de los que reglamentariamente haya de estar dotado, teniendo en cuenta sus características o el servicio que preste.

Artículo 104. *Uso del alumbrado durante el día.*

Deberán llevar encendida durante el día la luz de corto alcance o cruce:

a) Las motocicletas que circulen por cualquier vía objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

b) Todos los vehículos que circulen por un carril reversible, por un carril adicional circunstancial o por un carril habilitado para circular en sentido contrario al normalmente utilizado en la calzada donde se encuentre situado, bien sea un carril que les esté exclusivamente reservado, bien esté abierto excepcionalmente a la circulación en dicho sentido, así como aquellos obligados en virtud de lo establecido en los artículos 41 y 42.

Artículo 105. *Inmovilizaciones.*

1. Todo vehículo que, por cualquier circunstancia, se encuentre inmovilizado entre la puesta y la salida del sol o bajo las condiciones a que se refiere el artículo 106, en calzada o arcén de una vía, deberá tener encendidas las luces de posición y, en su caso, las de galibo.

2. Todo vehículo parado o estacionado entre la puesta y la salida del sol en calzada o arcén de una travesía insuficientemente iluminada deberá tener encendidas las luces de posición, que podrá sustituir por las de estacionamiento, o por las dos de posición del lado correspondiente a la calzada, cuando se halle estacionado en línea.

3. En vías urbanas que no sean travesías no será obligatorio que los vehículos estacionados tengan encendidas las luces de posición cuando la iluminación permita a otros usuarios distinguirlos a una distancia suficiente.

4. La inmovilización, la parada o el estacionamiento de un vehículo sin alumbrado en situaciones de falta o disminución de visibilidad tendrán la consideración de infracciones graves, conforme se prevé en el artículo 65.4.e) del texto articulado.

SECCIÓN 2.^a SUPUESTOS ESPECIALES DE ALUMBRADO

Artículo 106. *Condiciones que disminuyen la visibilidad.*

1. También será obligatorio utilizar el alumbrado cuando existan condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad, como en caso de niebla, lluvia intensa, nevada, nubes de humo o de polvo o cualquier otra circunstancia análoga (artículo 43 del texto articulado).

2. En los casos a que se refiere el apartado anterior deberá utilizarse la luz antiniebla delantera o la luz de corto o largo alcance.

La luz antiniebla delantera puede utilizarse aislada o simultáneamente con la de corto alcance o, incluso, con la de largo alcance.

La luz antiniebla delantera sólo podrá utilizarse en dichos casos o en tramos de vías estrechas con muchas curvas, entendiéndose por tales las que, teniendo una calzada de 6,50 metros de anchura o inferior, estén señalizadas con señales que indiquen una sucesión de curvas próximas entre sí, reguladas en el artículo 149.

La luz antiniebla trasera solamente deberá llevarse encendida cuando las condiciones meteorológicas o ambientales sean especialmente desfavorables, como en caso de niebla espesa, lluvia muy intensa, fuerte nevada o nubes densas de polvo o humo.

3. El hecho de circular sin alumbrado en situaciones de falta o disminución de la visibilidad tendrá la consideración de infracción grave, conforme se prevé en el artículo 65.4.e) del texto articulado.

Artículo 107. *Inutilización o avería del alumbrado.*

Si, por inutilización o avería irreparable en ruta del alumbrado correspondiente, se hubiera de circular con alumbrado de intensidad inferior, se deberá reducir la velocidad hasta la que permita la detención del vehículo dentro de la zona iluminada.

CAPÍTULO XI

Advertencias de los conductores

SECCIÓN 1.^a NORMAS GENERALES

Artículo 108. *Obligación de advertir las maniobras.*

1. Los conductores están obligados a advertir al resto de los usuarios de la vía acerca de las maniobras que vayan a efectuar con sus vehículos (artículo 44.1 del texto articulado).

2. Como norma general, dichas advertencias se harán utilizando la señalización luminosa del vehículo o, en su defecto, con el brazo (artículo 44.2 del texto articulado).

La validez de las realizadas con el brazo quedará subordinada a que sean perceptibles por los demás usuarios de la vía y se efectúen de conformidad con lo dispuesto en el artículo siguiente, y anularán cualquier otra indicación óptica que las contradiga.

Artículo 109. *Advertencias ópticas.*

1. El conductor debe advertir mediante señales ópticas toda maniobra que implique un desplazamiento lateral o hacia atrás de su vehículo, así como su propósito de inmovilizarlo o de frenar su marcha de modo considerable. Tales advertencias ópticas se efectuarán con antelación suficiente a la iniciación de la maniobra, y, si son luminosas, permanecerán en funcionamiento hasta que termine aquélla.

2. A los efectos del apartado anterior, deberá tenerse en cuenta, además, lo siguiente:

a) El desplazamiento lateral será advertido utilizando la luz indicadora de dirección correspondiente al lado hacia el que se va a realizar, o el brazo, en posición horizontal con la palma de la mano extendida hacia abajo, si el desplazamiento va a ser hacia el lado que la mano indica, o doblado hacia arriba, también con la palma de la mano extendida, si va a ser hacia el contrario.

En las maniobras que impliquen un desplazamiento lateral, es éste el que exclusivamente se avisa, por lo que la advertencia deberá concluir tan pronto como el vehículo haya adoptado su nueva trayectoria.

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

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

Cuando la inmovilización tenga lugar en una autopista o autovía, o en lugares o circunstancias que disminuyan sensiblemente la visibilidad, se deberá señalar la presencia del vehículo mediante la utilización de la luz de emergencia, si se dispone de ella, y, en su caso, con las luces de posición.

Si la inmovilización se realiza para parar o estacionar deberá utilizarse, además, el indicador luminoso de dirección correspondiente al lado hacia el que vaya a efectuarse aquélla, si el vehículo dispone de dicho dispositivo.

3. Con la misma finalidad que para las acústicas se señala en el artículo siguiente y para sustituirlas podrán efectuarse advertencias luminosas, incluso en poblado, utilizando en forma intermitente los alumbrados de corto o de largo alcance, o ambos alternativamente, a intervalos muy cortos y de modo que se evite el deslumbramiento.

Artículo 110. *Advertencias acústicas.*

1. Excepcionalmente o cuando así lo prevea alguna norma de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, podrán emplearse señales acústicas de sonido no estridente, y queda prohibido su uso inmotivado o exagerado.

2. Las advertencias acústicas sólo se podrán hacer por los conductores de vehículos no prioritarios:

a) Para evitar un posible accidente y, de modo especial, en vías estrechas con muchas curvas.

b) Para advertir, fuera de poblado, al conductor de otro vehículo el propósito de adelantarlo.

c) Para advertir su presencia a los demás usuarios de la vía, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 70.

SECCIÓN 2.^a ADVERTENCIAS DE LOS VEHÍCULOS DE SERVICIOS DE URGENCIA Y DE OTROS SERVICIOS ESPECIALES

Artículo 111. *Normas generales.*

Los vehículos de servicios de urgencia, públicos o privados, vehículos especiales y transportes especiales podrán utilizar otras señales ópticas y acústicas en los casos y en las condiciones que se determinan en los artículos siguientes de esta sección.

Artículo 112. *Advertencias de los vehículos de servicios de urgencia.*

Los conductores de vehículos de los servicios de policía, extinción de incendios, protección civil y salvamento, y asistencia sanitaria, pública o privada, cuando circulen en servicio urgente, advertirán su presencia de conformidad con lo dispuesto en el artículo 68.2.

Artículo 113. *Advertencias de otros vehículos.*

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 71, los conductores de vehículos destinados a obras o

servicios y los de tractores y maquinaria agrícola y demás vehículos o transportes especiales advertirán su presencia mediante la utilización de la señal luminosa V-2 a que se refiere el artículo 173, o mediante la utilización del alumbrado que se determine en las normas reguladoras de los vehículos.

TÍTULO III

Otras normas de circulación

CAPÍTULO I

Puertas y apagado de motor

Artículo 114. *Puertas.*

1. Se prohíbe llevar abiertas las puertas del vehículo, abrirlas antes de su completa inmovilización y abrirlas o apearse de aquél sin haberse cerciorado previamente de que ello no implica peligro o entorpecimiento para otros usuarios, especialmente cuando se refiere a conductores de bicicletas (artículo 45 del texto articulado).

2. Como norma general, se entrará y saldrá del vehículo por el lado más próximo al borde de la vía y sólo cuando aquél se halle parado.

3. Toda persona no autorizada se abstendrá de abrir las puertas de los vehículos destinados al transporte colectivo de viajeros, así como cerrarlas en las paradas, entorpeciendo la entrada de viajeros.

Artículo 115. *Apagado de motor.*

1. Aun cuando el conductor no abandone su puesto, deberá parar el motor siempre que el vehículo se encuentre detenido en el interior de un túnel o en lugar cerrado y durante la carga de combustible (artículo 46 del texto articulado).

2. Todo conductor que se vea obligado a permanecer con su vehículo detenido en el interior de un túnel u otro lugar cerrado, por un período de tiempo superior a dos minutos, deberá interrumpir el funcionamiento del motor hasta que pueda proseguir la marcha, conservando encendido el alumbrado de posición.

3. Para cargar combustible en el depósito de un vehículo, éste debe hallarse con el motor parado.

Los propietarios de aparatos distribuidores de combustibles o empleados de estos últimos no podrán facilitar los combustibles para su carga si no está parado el motor y apagadas las luces de los vehículos, los sistemas eléctricos como la radio y los dispositivos emisores de radiación electromagnética como los teléfonos móviles.

4. En ausencia de los propietarios de aparatos distribuidores de combustibles o empleados de estos últimos, el conductor del vehículo o, en su caso, la persona que vaya a cargar el combustible en el vehículo deberá cumplir los mismos requisitos establecidos en el apartado anterior.

CAPÍTULO II

Cinturón, casco y restantes elementos de seguridad

Artículo 116. *Obligatoriedad de su uso y excepciones.*

Los conductores y ocupantes de vehículos a motor y ciclomotores están obligados a utilizar el cinturón de seguridad, el casco y demás elementos de protección en los casos y condiciones que se determinan en este capítulo y en las normas reguladoras de los vehículos, con las excepciones que igualmente se fijan en dicho capítulo, de acuerdo con las recomendaciones internacionales en la materia y atendiendo a las especiales condiciones de los conductores minusválidos.

Artículo 117. Cinturones de seguridad u otros sistemas de retención homologados.

1. Se utilizarán cinturones de seguridad u otros sistemas de retención homologados, correctamente abrochados, tanto en la circulación de vías urbanas como interurbanas:

a) Por el conductor y los pasajeros:

1.º De los turismos.

2.º De aquellos vehículos con masa máxima autorizada de hasta 3.500 kilogramos que, conservando las características esenciales de los turismos, estén dispuestos para el transporte, simultáneo o no, de personas y mercancías.

3.º De las motocicletas y motocicletas con sidecar, ciclomotores, vehículos de tres ruedas y cuadríciclos, cuando estén dotados de estructura de protección y cinturones de seguridad y así conste en la correspondiente tarjeta de inspección técnica.

b) Por el conductor y los pasajeros de los asientos delanteros de los vehículos destinados al transporte de mercancías, con una masa máxima autorizada no superior a 3.500 kilogramos, y de los vehículos destinados al transporte de personas que tengan, además del asiento del conductor, más de ocho plazas de asiento, con una masa máxima autorizada que no supere las cinco toneladas y que estén obligados por reglamentación a estar provistos de cinturones de seguridad o dispositivos de retención.

2. Queda prohibido circular con menores de doce años situados en los asientos delanteros, salvo que utilicen dispositivos homologados al efecto (artículo 11.4 del texto articulado).

Las personas de más de tres años, cuya estatura no alcance los 150 centímetros, deberán utilizar un sistema de sujeción homologado adaptado a su talla y a su peso o, en caso contrario, estar sujetos por un cinturón de seguridad u otro sistema de sujeción homologado para adultos de los que estén dotados los asientos traseros del vehículo.

Los niños menores de tres años, que ocupen los asientos traseros, deberán utilizar un sistema de sujeción homologado adaptado a su talla y a su peso.

La utilización de los cinturones de seguridad, en los vehículos destinados al transporte escolar y de menores, se ajustará a lo establecido en su reglamentación específica y, en concreto, a las disposiciones contenidas en el Real Decreto 443/2001, de 27 de abril.

3. El hecho de no llevar instalado el vehículo los cinturones de seguridad tendrá la consideración de infracción que se sancionará conforme a lo establecido en el artículo 67.2 del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

Artículo 118. Cascos y otros elementos de protección.

1. Los conductores y pasajeros de motocicletas o motocicletas con sidecar, de vehículos de tres ruedas y cuadríciclos y de ciclomotores deberán utilizar adecuadamente cascos de protección homologados o certificados según la legislación vigente, cuando circulen tanto en vías urbanas como en interurbanas.

Cuando las motocicletas, los vehículos de tres ruedas o los cuadríciclos y los ciclomotores cuenten con estructuras de autoprotección y estén dotados de cinturones de seguridad y así conste en la correspondiente tarjeta de inspección técnica o en el certificado de características de ciclomotor, sus conductores y viajeros quedarán exentos de utilizar el casco de protección, viniendo obligados a usar el referido cinturón de seguridad cuando circulen tanto en vías urbanas como interurbanas.

Los conductores de bicicletas y, en su caso, los ocupantes estarán obligados a utilizar cascos de protección homologados o certificados según la legislación vigente, cuando circulen en vías interurbanas, salvo en rampas ascendentes prolongadas, o por razones médicas que se acreditarán conforme establece el artículo 119.3, o en condiciones extremas de calor.

Los conductores de bicicletas en competición, y los ciclistas profesionales, ya sea durante los entrenamientos o en competición, se regirán por sus propias normas.

2. La instalación, en cualquier vehículo, de apoyacabezas u otros elementos de protección estará subordinada a que cumplan las condiciones que se determinen en las normas reguladoras de vehículos.

3. Los conductores de turismos, de autobuses, de automóviles destinados al transporte de mercancías, de vehículos mixtos, de conjuntos de vehículos no agrícolas, así como los conductores y personal auxiliar de los vehículos piloto de protección y acompañamiento deberán utilizar un chaleco reflectante de alta visibilidad, certificado según el Real Decreto 1407/1992, de 20 de noviembre, por el que se regulan las condiciones para la comercialización y libre circulación intracomunitaria de los equipos de protección individual, que figura entre la dotación obligatoria del vehículo, cuando salgan de éste y ocupen la calzada o el arcén de las vías interurbanas.

Artículo 119. Exenciones.

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

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

b) Las mujeres encintas, cuando dispongan de un certificado médico en el que conste su situación o estado de embarazo y la fecha aproximada de su finalización.

c) Las personas provistas de un certificado de exención por razones médicas graves o en atención a su condición de disminuido físico.

El certificado a que se refieren los párrafos b) y c) deberá ser presentado cuando lo requiera cualquier agente de la autoridad responsable del tráfico.

Todo certificado de este tipo expedido por la autoridad competente de un Estado miembro de la Unión Europea será válido en España acompañado de su traducción oficial.

2. La exención alcanzará igualmente cuando circulen en poblado, pero en ningún caso cuando lo hagan por autopistas, autovías o carreteras convencionales, a:

a) Los conductores de taxis, cuando estén de servicio.

b) Los distribuidores de mercancías, cuando realicen sucesivas operaciones de carga y descarga de mercancías en lugares situados a corta distancia unos de otros.

c) Los conductores y pasajeros de los vehículos en servicios de urgencia.

d) Las personas que acompañen a un alumno o aprendiz durante el aprendizaje de la conducción o las pruebas de aptitud y estén a cargo de los mandos adicionales del automóvil, responsabilizándose de la seguridad de la circulación.

3. Se eximirá de lo dispuesto en el artículo 118.1 a las personas provistas de un certificado de exención por razones médicas graves, expedido de conformidad con lo dispuesto en el apartado 1.c) anterior. Este certificado deberá expresar su período de validez y estar firmado por un facultativo colegiado en ejercicio. Deberá, además, llevar o incorporar el símbolo establecido por la normativa vigente.

CAPÍTULO III

Tiempos de conducción y descanso

Artículo 120. *Normas generales.*

1. Se considerará que afecta a la seguridad vial el exceso en más del 50 por ciento en los tiempos de conducción o la minoración en más del 50 por ciento en los tiempos de descanso establecidos en la legislación sobre transportes terrestres.

2. Las infracciones a lo dispuesto en este precepto se calificarán de muy graves, conforme se prevé en el artículo 65.5.h) del texto articulado.

CAPÍTULO IV

Peatones

Artículo 121. *Circulación por zonas peatonales. Excepciones.*

1. 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, de acuerdo con las normas que se determinan en este capítulo (artículo 49.1 del texto articulado).

2. 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:

a) El que lleve algún objeto voluminoso o empuje o arrastre un vehículo de reducidas dimensiones que no sea de motor, si su circulación por la zona peatonal o por el arcén pudiera constituir un estorbo considerable para los demás peatones.

b) Todo grupo de peatones dirigido por una persona o que forme cortejo.

c) El impedido que transite en silla de ruedas con o sin motor, a velocidad del paso humano.

3. Todo peatón debe circular por la acera de la derecha con relación al sentido de su marcha, y cuando circule por la acera o paseo izquierdo debe ceder siempre el paso a los que lleven su mano y no debe detenerse de forma que impida el paso por la acera a los demás, a no ser que resulte inevitable para cruzar por un paso de peatones o subir a un vehículo.

4. Los que utilicen monopatines, patines o aparatos similares no podrán circular por la calzada, salvo que se trate de zonas, vías o partes de éstas que les estén especialmente destinadas, y sólo podrán circular a paso de persona por las aceras o por las calles residenciales debidamente señalizadas con la señal regulada en el artículo 159, sin que en ningún caso se permita que sean arrastrados por otros vehículos.

5. La circulación de toda clase de vehículos en ningún caso deberá efectuarse por las aceras y demás zonas peatonales.

Artículo 122. *Circulación por la calzada o el arcén.*

1. Fuera de poblado, en todas las vías objeto de la ley, y en tramos de poblado incluidos en el desarrollo de una carretera que no disponga de espacio especialmente reservado para peatones, como norma general, la circulación de éstos se hará por la izquierda (artículo 49.2 del texto articulado).

2. No obstante lo dispuesto en el apartado anterior, la circulación de peatones se hará por la derecha cuando concurren circunstancias que así lo justifiquen por razones de mayor seguridad.

3. En poblado, la circulación de peatones podrá hacerse por la derecha o por la izquierda, según las circunstancias concretas del tráfico, de la vía o de la visibilidad.

4. No obstante lo dispuesto en los apartados 1 y 3, deberán circular siempre por su derecha los que empujen o arrastren un ciclo o ciclomotor de dos ruedas, carros de mano o aparatos similares, todo grupo de peatones dirigido por una persona o que forme cortejo y los impedidos que se desplacen en silla de ruedas, todos los cuales habrán de obedecer las señales dirigidas a los conductores de vehículos: las de los agentes y semáforos, siempre; las demás, en cuanto les sean aplicables.

5. La circulación por el arcén o por la calzada se hará con prudencia, sin entorpecer innecesariamente la circulación, y aproximándose cuanto sea posible al borde exterior de aquéllos. Salvo en el caso de que formen un cortejo, deberán marchar unos tras otros si la seguridad de la circulación así lo requiere, especialmente en casos de poca visibilidad o de gran densidad de circulación de vehículos.

6. Cuando exista refugio, zona peatonal u otro espacio adecuado, ningún peatón debe permanecer detenido en la calzada ni en el arcén, aunque sea en espera de un vehículo, y para subir a éste, sólo podrá invadir aquélla cuando ya esté a su altura.

7. Al apercebirse de las señales ópticas y acústicas de los vehículos prioritarios, despejarán la calzada y permanecerán en los refugios o zonas peatonales.

8. La circulación en las calles residenciales debidamente señalizadas con la señal S-28 regulada en el artículo 159 se ajustará a lo dispuesto en dicha señal.

Artículo 123. *Circulación nocturna.*

Fuera del poblado, entre el ocaso y la salida del sol o en condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad, todo peatón, cuando circule por la calzada o el arcén, deberá ir provisto de un elemento luminoso o retrorreflectante homologado y que responda a las prescripciones técnicas contenidas en el Real Decreto 1407/1992, de 20 de noviembre, por el que se regulan las condiciones para la comercialización y libre circulación intracomunitaria de los equipos de protección individual, que sea visible a una distancia mínima de 150 metros para los conductores que se le aproximen, y los grupos de peatones dirigidos por una persona o que formen cortejo llevarán, además, en el lado más próximo al centro de la calzada, las luces necesarias para precisar su situación y dimensiones, las cuales serán de color blanco o amarillo hacia adelante y rojo hacia atrás y, en su caso, podrán constituir un solo conjunto.

Artículo 124. *Pasos para peatones y cruce de calzadas.*

1. En zonas donde existen pasos para peatones, los que se dispongan a atravesar la calzada deberán hacerlo precisamente por ellos, sin que puedan efectuarlo por las proximidades, y cuando tales pasos sean a nivel, se observarán, además, las reglas siguientes:

a) Si el paso dispone de semáforos para peatones, obedecerán sus indicaciones.

b) Si no existiera semáforo para peatones pero la circulación de vehículos estuviera regulada por agente o semáforo, no penetrarán en la calzada mientras la señal del agente o del semáforo permita la circulación de vehículos por ella.

c) En los restantes pasos para peatones señalizados mediante la correspondiente marca vial, aunque tienen preferencia, sólo deben penetrar en la calzada cuando

la distancia y la velocidad de los vehículos que se aproximen permitan hacerlo con seguridad.

2. Para atravesar la calzada fuera de un paso para peatones, deberán cerciorarse de que pueden hacerlo sin riesgo ni entorpecimiento indebido.

3. Al atravesar la calzada, deben caminar perpendicularmente al eje de ésta, no demorarse ni detenerse en ella sin necesidad y no entorpecer el paso a los demás.

4. Los peatones no podrán atravesar las plazas y glorietas por su calzada, por lo que deberán rodearlas.

Artículo 125. *Normas relativas a autopistas y autovías.*

1. Queda prohibida la circulación de peatones por autopistas y autovías, salvo en los casos y condiciones que se determinan en los apartados siguientes.

Los conductores de vehículos que circulen por autopistas o autovías deberán hacer caso omiso a las peticiones de pasaje que reciban en cualquier tramo de ellas, incluidas las explanadas de estaciones de peaje.

2. Si por accidente, avería, malestar físico de sus ocupantes u otra emergencia tuviera que inmovilizarse un vehículo en una autopista o autovía y fuese necesario solicitar auxilio, se utilizará el poste de socorro más próximo, y si la vía no estuviese dotada de este servicio, podrá requerirse el auxilio de los usuarios, sin que ninguno de los ocupantes del vehículo pueda transitar por la calzada.

3. Los ocupantes o servidores de los vehículos de los servicios de urgencia o especiales podrán circular por las autopistas y autovías siempre que sea estrictamente indispensable para la prestación del correspondiente servicio y adopten las medidas oportunas para no comprometer la seguridad de ningún usuario.

CAPÍTULO V

Circulación de animales

Artículo 126. *Normas generales.*

En las vías objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, sólo se permitirá el tránsito de animales de tiro, carga o silla, cabezas de ganado aisladas, en manada o rebaño, cuando no exista itinerario practicable por vía pecuaria y siempre que vayan custodiados por alguna persona. Dicho tránsito se efectuará por la vía alternativa que tenga menor intensidad de circulación de vehículos y de acuerdo con lo que se establece en este capítulo (artículo 50.1 del texto articulado).

Artículo 127. *Normas especiales.*

1. Los animales a que se refiere el artículo anterior deben ir conducidos, al menos, por una persona mayor de 18 años, capaz de dominarlos en todo momento, la cual observará, además de las normas establecidas para los conductores de vehículos que puedan afectarle, las siguientes prescripciones:

a) No invadirán la zona peatonal.

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

c) Los animales conducidos en manada o rebaño irán al paso, lo más cerca posible del borde derecho de la vía y de forma que nunca ocupen más de la mitad

derecha de la calzada, divididos en grupos de longitud moderada, cada uno de los cuales con un conductor al menos y suficientemente separados para entorpecer lo menos posible la circulación; en el caso de que se encuentren con otro ganado que transite en sentido contrario, sus conductores cuidarán de que el cruce se haga con la mayor rapidez y en zonas de visibilidad suficiente, y, si circunstancialmente esto no se hubiera podido conseguir, adoptarán las precauciones precisas para que los conductores de los vehículos que eventualmente se aproximen puedan detenerse o reducir la velocidad a tiempo.

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

e) Si circulan de noche por vía insuficientemente iluminada o bajo condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad, su conductor o conductores llevarán en el lado más próximo al centro de la calzada luces en número necesario para precisar su situación y dimensiones, que serán de color blanco o amarillo hacia delante, y rojo hacia atrás, y, en su caso, podrán constituir un solo conjunto.

f) En estrechamientos, intersecciones y demás casos en que las respectivas trayectorias se crucen o corten, cederán el paso a los vehículos, salvo en los supuestos contemplados en el artículo 66.

2. Se prohíbe dejar animales sin custodia en cualquier clase de vía o en sus inmediaciones, siempre que exista la posibilidad de que éstos puedan invadir la vía.

Artículo 128. *Normas relativas a autopistas y autovías.*

Se prohíbe la circulación de animales por autopistas o autovías (artículo 50.2 del texto articulado).

Dicha prohibición incluye la circulación de vehículos de tracción animal.

CAPÍTULO VI

Comportamiento en caso de emergencia

Artículo 129. *Obligación de auxilio.*

1. Los usuarios de las vías que se vean implicados en un accidente de tráfico, lo presencien o tengan conocimiento de él estarán obligados a auxiliar o solicitar auxilio para atender a las víctimas, si las hubiera, prestar su colaboración para evitar mayores peligros o daños, restablecer, en la medida de lo posible, la seguridad de la circulación y esclarecer los hechos (artículo 51.1 del texto articulado).

2. Todo usuario de la vía implicado en un accidente de circulación deberá, en la medida de lo posible:

a) Detenerse de forma que no cree un nuevo peligro para la circulación.

b) Hacerse una idea de conjunto de las circunstancias y consecuencias del accidente, que le permita establecer un orden de preferencias, según la situación, respecto a las medidas a adoptar para garantizar la seguridad de la circulación, auxiliar a las víctimas, facilitar su identidad y colaborar con la autoridad o sus agentes.

c) Esforzarse por restablecer o mantener la seguridad de la circulación y si, aparentemente, hubiera resultado muerta o gravemente herida alguna persona o se hubiera avisado a la autoridad o sus agentes, evitar la modificación del estado de las cosas y de las huellas u otras pruebas que puedan ser útiles para determinar la responsabilidad, salvo que con ello se perjudique la seguridad de los heridos o de la circulación.

d) Prestar a los heridos el auxilio que resulte más adecuado, según las circunstancias, y, especialmente, recabar auxilio sanitario de los servicios que pudieran existir al efecto.

e) Avisar a la autoridad o a sus agentes si, aparentemente, hubiera resultado herida o muerta alguna persona, así como permanecer o volver al lugar del accidente hasta su llegada, a menos que hubiera sido autorizado por éstos a abandonar el lugar o debiera prestar auxilio a los heridos o ser él mismo atendido; no será necesario, en cambio, avisar a la autoridad o a sus agentes, ni permanecer en el lugar del hecho, si sólo se han producido heridas claramente leves, la seguridad de la circulación está restablecida y ninguna de las personas implicadas en el accidente lo solicita.

f) Comunicar, en todo caso, su identidad a otras personas implicadas en el accidente, si se lo pidiesen; cuando sólo se hubieran ocasionado daños materiales y alguna parte afectada no estuviera presente, tomar las medidas adecuadas para proporcionarle, cuanto antes, su nombre y dirección, bien directamente, bien, en su defecto, por intermedio de los agentes de la autoridad.

g) Facilitar los datos del vehículo a otras personas implicadas en el accidente, si lo pidiesen.

3. Salvo en los casos en que, manifiestamente, no sea necesaria su colaboración, todo usuario de la vía que advierta que se ha producido un accidente de circulación, sin estar implicado en él, deberá complimentar, en cuanto le sea posible y le afecten, las prescripciones establecidas en el apartado anterior, a no ser que se hubieran personado en el lugar del hecho la autoridad o sus agentes.

Artículo 130. *Inmovilización del vehículo y caída de la carga.*

1. Si por causa de accidente o avería el vehículo o su carga obstaculizasen la calzada, los conductores, tras señalizar convenientemente el vehículo o el obstáculo creado, adoptarán las medidas necesarias para que sea retirado en el menor tiempo posible, deberán sacarlo de la calzada y situarlo cumpliendo las normas de estacionamiento siempre que sea factible (artículo 51.2 del texto articulado).

2. Siempre que, por cualquier emergencia, un vehículo quede inmovilizado en la calzada o su carga haya caído sobre ésta, el conductor o, en la medida de lo posible, los ocupantes del vehículo procurarán colocar uno y otra en el lugar donde cause menor obstáculo a la circulación, para lo cual podrán, en su caso, utilizarse, si fuera preciso, el arcén o la mediana; asimismo, adoptarán las medidas oportunas para que el vehículo y la carga sean retirados de la vía en el menor tiempo posible.

3. En los supuestos a los que se refiere el apartado anterior, sin perjuicio de encender la luz de emergencia si el vehículo la lleva y, cuando proceda, las luces de posición y de gálibo, en tanto se deja expedita la vía, todo conductor deberá emplear los dispositivos de señalización de peligro reglamentarios para advertir dicha circunstancia, salvo que las condiciones de la circulación no permitieran hacerlo. Tales dispositivos se colocarán, uno por delante y otro por detrás del vehículo o la carga, como mínimo a 50 metros de distancia y en forma tal que sean visibles desde 100 metros, al menos, por los conductores que se aproximen. En calzadas de sentido único, o de más de tres carriles, bastará la colocación de un solo dispositivo, situado como mínimo 50 metros antes en la forma anteriormente indicada.

4. Si fuera preciso pedir auxilio, se utilizará el poste de socorro más próximo, si la vía dispone de ellos; en

caso contrario, podrá solicitarse de otros usuarios. En todo caso y en cuanto sea posible, nadie deberá invadir la calzada.

5. El remolque de un vehículo accidentado o averiado sólo deberá realizarse por otro específicamente destinado a este fin. Excepcionalmente, y siempre en condiciones de seguridad, se permitirá el arrastre por otros vehículos, pero sólo hasta el lugar más próximo donde pueda quedar convenientemente inmovilizado y sin entorpecer la circulación. En ningún caso será aplicable dicha excepción en las autopistas o autovías.

6. Cuando la emergencia ocurra en un vehículo destinado al transporte de mercancías peligrosas, se aplicarán, además, sus normas específicas.

TÍTULO IV

De la señalización

CAPÍTULO I

Normas generales

Artículo 131. *Concepto.*

La señalización es el conjunto de señales y órdenes de los agentes de circulación, señales circunstanciales que modifican el régimen normal de utilización de la vía y señales de balizamiento fijo, semáforos, señales verticales de circulación y marcas viales, destinadas a los usuarios de la vía y que tienen por misión advertir e informar a éstos u ordenar o reglamentar su comportamiento con la necesaria antelación de determinadas circunstancias de la vía o de la circulación.

Artículo 132. *Obediencia de las señales.*

1. Todos los usuarios de las vías objeto de la ley están obligados a obedecer las señales de la circulación que establezcan una obligación o una prohibición y a adaptar su comportamiento al mensaje del resto de las señales reglamentarias que se encuentran en las vías por las que circulan.

A estos efectos, cuando la señal imponga una obligación de detención, no podrá reanudar su marcha el conductor del vehículo así detenido hasta haber cumplido la prescripción que la señal establece.

En los peajes dinámicos o telepeajes, los vehículos que los utilicen deberán estar provistos del medio técnico que posibilite su uso en condiciones operativas (artículo 53.1 del texto articulado).

2. Salvo circunstancias especiales que lo justifiquen, los usuarios deben obedecer las prescripciones indicadas por las señales, aun cuando parezcan estar en contradicción con las normas de comportamiento en la circulación (artículo 53.2 del texto articulado).

3. Los usuarios deben obedecer las indicaciones de los semáforos y de las señales verticales de circulación situadas inmediatamente a su derecha, encima de la calzada o encima de su carril, y si no existen en los citados emplazamientos y pretendan girar a la izquierda o seguir de frente, las de los situados inmediatamente a su izquierda.

Si existen semáforos o señales verticales de circulación con indicaciones distintas a la derecha y a la izquierda, quienes pretendan girar a la izquierda o seguir de frente sólo deben obedecer las de los situados inmediatamente a su izquierda.

CAPÍTULO II

Prioridad entre señales

Artículo 133. *Orden de prioridad.*

1. El orden de prioridad entre los distintos tipos de señales de circulación es el siguiente:

- a) Señales y órdenes de los agentes de circulación.
- b) Señalización circunstancial que modifique el régimen normal de utilización de la vía y señales de balizamiento fijo.
- c) Semáforos.
- d) Señales verticales de circulación.
- e) Marcas viales.

2. En el caso de que las prescripciones indicadas por diferentes señales parezcan estar en contradicción entre sí, prevalecerá la prioritaria, según el orden a que se refiere el apartado anterior, o la más restrictiva, si se trata de señales del mismo tipo (artículo 54.2 del texto articulado).

CAPÍTULO III

Formato de las señales

Artículo 134. *Catálogo oficial de señales de circulación.*

1. El Catálogo oficial de señales de circulación debe ajustarse a lo establecido en las reglamentaciones y recomendaciones internacionales en la materia, así como a la regulación básica establecida al efecto por los Ministerios del Interior y de Fomento.

2. En dicho catálogo se especifica la forma y el significado de las señales y, en su caso, su color y diseño, así como sus dimensiones y sus sistemas de colocación.

3. Las señales que pueden ser utilizadas en las vías objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial deberán cumplir las normas y especificaciones que se establecen en este reglamento y en el Catálogo oficial de señales de circulación.

4. La forma, símbolos y nomenclatura de las señales, así como los documentos que constituyen el Catálogo oficial de señales de circulación, son los que figuran en el anexo I.

CAPÍTULO IV

Aplicación de las señales

SECCIÓN 1.^a GENERALIDADES

Artículo 135. *Aplicación.*

Toda señal se aplicará a toda la anchura de la calzada que estén autorizados a utilizar los conductores a quienes se dirija esa señal. No obstante, su aplicación podrá limitarse a uno o más carriles, mediante marcas en la calzada.

Artículo 136. *Visibilidad.*

Con el fin de que sean más visibles y legibles por la noche, las señales viales, especialmente las de advertencia de peligro y las de reglamentación, deben estar iluminadas o provistas de materiales o dispositivos reflectantes, según lo dispuesto en la regulación básica establecida a estos fines por el Ministerio de Fomento.

Artículo 137. *Inscripciones.*

1. Para facilitar la interpretación de las señales, se podrá añadir una inscripción en un panel complementario rectangular colocado debajo de aquéllas o en el interior de un panel rectangular que contenga la señal.

2. Excepcionalmente, cuando las autoridades competentes estimen conveniente concretar el significado de una señal o de un símbolo o, respecto de las señales de reglamentación, limitar su alcance a ciertas categorías de usuarios de la vía o a determinados períodos, y no se pudieran dar las indicaciones necesarias por medio de un símbolo adicional o de cifras en las condiciones definidas en el Catálogo oficial de señales de circulación, se colocará una inscripción debajo de la señal, en un panel complementario rectangular, sin perjuicio de la posibilidad de sustituir o completar esas inscripciones mediante uno o varios símbolos expresivos colocados en la misma placa.

En el caso de que la señal esté colocada en un cartel fijo o de mensaje variable, la inscripción a la que se hace referencia podrá ir situada junto a ella.

Artículo 138. *Idioma de las señales.*

Las indicaciones escritas que se incluyan o acompañen a los paneles de señalización de las vías públicas, e inscripciones, figurarán en idioma castellano y, además, en la lengua oficial de la comunidad autónoma reconocida en el respectivo estatuto de autonomía, cuando la señal esté ubicada en el ámbito territorial de dicha comunidad.

Los núcleos de población y demás topónimos serán designados en su denominación oficial y, cuando fuese necesario a efectos de identificación, en castellano.

SECCIÓN 2.^a RESPONSABILIDAD DE LA SEÑALIZACIÓN EN LAS VÍAS

Artículo 139. *Responsabilidad.*

1. Corresponde al titular de la vía la responsabilidad de su mantenimiento en las mejores condiciones posibles de seguridad para la circulación y la instalación y conservación en ella de las adecuadas señales y marcas viales. También corresponde al titular de la vía la autorización previa para la instalación en ella de otras señales de circulación. En caso de emergencia, los agentes de la autoridad podrán instalar señales circunstanciales sin autorización previa (artículo 57.1 del texto articulado).

2. La autoridad encargada de la regulación del tráfico será responsable de la señalización de carácter circunstancial en razón de las contingencias de aquél y de la señalización variable necesaria para su control, de acuerdo con la legislación de carreteras (artículo 57.2 del texto articulado).

En tal sentido, corresponde al organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, a la autoridad autonómica o local responsable de la regulación del tráfico la determinación de las clases o tramos de carreteras que deban contar con señalización circunstancial o variable o con otros medios de vigilancia, regulación, control y gestión telemática del tráfico; la de las características de los elementos físicos y tecnológicos que tengan como finalidad auxiliar a la autoridad de tráfico; la instalación y mantenimiento de dicha señalización y elementos físicos o tecnológicos, así como la determinación en cada momento de los usos y mensajes de los paneles de mensaje variable, sin perjuicio de las competencias que, en cada caso, puedan corresponder a los órganos titulares de la vía.

3. La responsabilidad de la señalización de las obras que se realicen en las vías objeto de la legislación sobre

tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial corresponderá a los organismos que las realicen o a las empresas adjudicatarias de aquéllas. Los usuarios de la vía están obligados a seguir las indicaciones del personal destinado a la regulación del paso de vehículos en dichas obras, según lo dispuesto en el artículo 60.5.

Cuando las obras sean realizadas por empresas adjudicatarias o por entidades distintas del titular, éstas, con anterioridad a su inicio, lo comunicarán al organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, a la autoridad autonómica o local responsable del tráfico, que dictará las instrucciones que resulten procedentes en relación a la regulación, gestión y control del tráfico.

4. La realización de las obras sin autorización previa del titular de la vía se regirá por lo dispuesto en la legislación de carreteras o, en su caso, en las normas municipales (artículo 10.1 del texto articulado).

La realización y señalización de las obras que incumpla las instrucciones dictadas tendrá la consideración de infracción grave, de conformidad con lo establecido en el artículo 65.4.f) del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

Artículo 140. *Señalización de las obras.*

Las obras que dificulten de cualquier modo la circulación vial deberán hallarse señalizadas, tanto de día como de noche, y balizadas luminosamente durante las horas nocturnas, o cuando las condiciones meteorológicas o ambientales lo exijan, a cargo del realizador de la obra, según la regulación básica establecida a estos fines por el Ministerio de Fomento.

Cuando se señalicen tramos de obras, las marcas viales serán de color amarillo. Asimismo tendrán el fondo amarillo las señales verticales siguientes:

a) Las señales de advertencia de peligro P-1, P-2, P-3, P-4, P-13, P-14, P-15, P-17, P-18, P-19, P-25, P-26, P-28, P-30 y P-50.

b) Las señales de reglamentación R-5, R-102, R-103, R-104, R-105, R-106, R-107, R-200, R-201, R-202, R-203, R-204, R-205, R-300, R-301, R-302, R-303, R-304, R-305, R-306, R-500, R-501, R-502 y R-503.

c) Las señales de indicación: todas las señales de carriles y de orientación.

Su significado será el mismo que el de las equivalentes que se utilizan cuando no hay obras.

La forma, color, diseño, símbolos, significado y dimensiones de las señales de obra son las que figuran en el Catálogo oficial de señales de circulación. La forma, símbolos y nomenclatura figuran también en el anexo I de este reglamento.

Artículo 141. *Objeto y tipo de señales.*

Salvo justificación en contrario, en cualquier tipo de obras y actividades en las vías deberán utilizarse exclusivamente los elementos y dispositivos de señalización, balizamiento y defensa incluidos en la regulación básica establecida a estos fines por los Ministerios de Fomento e Interior, según se indica en el anexo I.

CAPÍTULO V

Retirada, sustitución y alteración de señales

Artículo 142. *Obligaciones relativas a la señalización.*

1. El titular de la vía o, en su caso, la autoridad encargada de la regulación del tráfico ordenará la inmediata retirada y, en su caso, la sustitución por las que sean adecuadas de las señales antirreglamentariamente

instaladas, de las que hayan perdido su objeto y de las que no lo cumplan por causa de su deterioro (artículo 58.1 del texto articulado).

2. Salvo por causa justificada, nadie debe instalar, retirar, trasladar, ocultar o modificar la señalización de una vía sin permiso de su titular o, en su caso, de la autoridad encargada de la regulación del tráfico o de la responsable de las instalaciones (artículo 58.2 del texto articulado).

3. Se prohíbe modificar el contenido de las señales o colocar sobre ellas o en sus inmediaciones placas, carteles, marcas u otros objetos que puedan inducir a confusión, reducir su visibilidad o su eficacia, deslumbrar a los usuarios de la vía o distraer su atención, sin perjuicio de las competencias de los titulares de las vías (artículo 58.3 del texto articulado).

El organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, la autoridad autonómica o local responsable de la regulación del tráfico podrá alterar, en todo momento, el contenido de las señales contempladas en el artículo 144.1 para adaptarlas a las circunstancias cambiantes del tráfico, sin perjuicio de las competencias de los titulares de las vías.

4. Los supuestos de retirada o deterioro de la señalización permanente u ocasional tendrán la consideración de infracciones graves, conforme se prevé en el artículo 65.4.f) del texto articulado.

CAPÍTULO VI

De los tipos y significados de las señales de circulación y marcas viales

SECCIÓN 1.^a DE LAS SEÑALES Y ÓRDENES DE LOS AGENTES DE CIRCULACIÓN

Artículo 143. *Señales con el brazo y otras.*

1. Los agentes de la autoridad responsable del tráfico que estén regulando la circulación lo harán de forma que sean fácilmente reconocibles como tales a distancia, tanto de día como de noche, y sus señales, que han de ser visibles, y sus órdenes deben ser inmediatamente obedecidas por los usuarios de la vía.

Tanto los agentes de la autoridad que regulen la circulación como la Policía Militar, el personal de obras y el de acompañamiento de los vehículos en régimen de transporte especial, que regulen el paso de vehículos y, en su caso, las patrullas escolares, el personal de protección civil y el de organizaciones de actividades deportivas o de cualquier otro acto, habilitado a los efectos contemplados en el apartado 4 de este artículo, deberán utilizar prendas de colores llamativos y dispositivos o elementos retrorreflectantes que permitan a los conductores y demás usuarios de la vía que se aproximen distinguirlas a una distancia mínima de 150 metros.

2. Como norma general, los agentes de la autoridad responsable del tráfico utilizarán las siguientes señales:

a) Brazo levantado verticalmente: obliga a detenerse a todos los usuarios de la vía que se acerquen al agente, salvo a los conductores que no puedan hacerlo en condiciones de seguridad suficiente. Si esta señal se efectúa en una intersección, no obligará a detenerse a los conductores que hayan entrado ya en ella.

La detención debe efectuarse ante la línea de detención más cercana o, en su defecto, inmediatamente antes del agente. En una intersección, la detención debe efectuarse antes de entrar en ella.

Con posterioridad a esta señal, el agente podrá indicar, en su caso, el lugar donde debe efectuarse la detención.

b) Brazo o brazos extendidos horizontalmente: obliga a detenerse a todos los usuarios de la vía que se acerquen al agente desde direcciones que corten la indicada por el brazo o los brazos extendidos y cualquiera que sea el sentido de su marcha. Esta señal permanece en vigor aunque el agente baje el brazo o los brazos, siempre que no cambie de posición o efectúe otra señal.

c) Balanceo de una luz roja o amarilla: obliga a detenerse a los usuarios de la vía hacia los que el agente dirija la luz.

d) Brazo extendido moviéndolo alternativamente de arriba abajo: esta señal obliga a disminuir la velocidad de su vehículo a los conductores que se acerquen al agente por el lado correspondiente al brazo que ejecuta la señal y perpendicularmente a dicho brazo.

e) Otras señales: cuando las circunstancias así lo exijan, los agentes podrán utilizar cualquier otra indicación distinta a las anteriores realizada de forma clara.

Los agentes podrán ordenar la detención de vehículos con una serie de toques de silbato cortos y frecuentes, y la reanudación de la marcha con un toque largo.

3. Los agentes podrán dar órdenes o indicaciones a los usuarios mientras hacen uso de la señal V-1 que establece el Reglamento General de Vehículos, a través de la megafonía o por cualquier otro medio que pueda ser percibido claramente por aquéllos, entre los cuales están los siguientes:

a) Bandera roja: indica que 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.

b) Bandera verde: indica que, a partir del paso del vehículo que la porta, la calzada queda de nuevo abierta al tráfico.

c) Bandera amarilla: 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 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.

d) Brazo extendido hacia abajo inclinado y fijo: el agente desde un vehículo indica la obligación de detenerse en el lado derecho a aquellos usuarios a los que va dirigida la señal.

e) Luz roja o amarilla intermitente o destellante hacia delante: el agente desde un vehículo indica al conductor del que le precede que debe detener el vehículo en el lado derecho, delante del vehículo policial, en un lugar donde no genere mayores riesgos o molestias para el resto de los usuarios, y siguiendo las instrucciones que imparta el agente mediante la megafonía.

4. En ausencia de agentes de la circulación o para auxiliar a éstos, y en las circunstancias y condiciones establecidas en este reglamento, la Policía Militar podrá regular la circulación, y el personal de obras en la vía y el de acompañamiento de los vehículos en régimen de transporte especial podrá regular el paso de vehículos mediante el empleo de las señales verticales R-2 y R-400 incorporadas a una paleta, y, por este mismo medio, las patrullas escolares invitar a los usuarios de la vía a que detengan su marcha. Cuando la autoridad competente autorice la celebración de actividades deportivas o actos que aconsejen establecer limitaciones a la circulación en vías urbanas o interurbanas, la autoridad responsable del tráfico podrá habilitar al personal de protección civil o de la organización responsable para

impedir el acceso de vehículos o peatones a la zona o itinerario afectados, en los términos del anexo II.

Cuando las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, en el ámbito de sus funciones, establezcan controles policiales de seguridad ciudadana en la vía pública, podrán regular el tráfico exclusivamente en el caso de ausencia de agentes de la circulación.

La forma y significado de las señales y órdenes de los agentes de la circulación se ajustará a lo que establece el Catálogo oficial de señales de circulación. Estas señales figuran también en el anexo I.

SECCIÓN 2.^a DE LA SEÑALIZACIÓN CIRCUNSTANCIAL, QUE MODIFICA EL RÉGIMEN NORMAL DE UTILIZACIÓN DE LA VÍA, Y DE LAS SEÑALES DE BALIZAMIENTO

Artículo 144. *Señales circunstanciales y de balizamiento.*

1. Los paneles de mensaje variable tienen por objeto regular la circulación adaptándola a las circunstancias cambiantes del tráfico. Se utilizarán para dar información a los conductores, advertirles de posibles peligros y dar recomendaciones o instrucciones de obligado cumplimiento. El contenido de los textos y gráficos de los paneles de señalización de mensaje variable se ajustará a lo dispuesto en el Catálogo oficial de señales de circulación.

Las modificaciones que estos paneles de mensaje variable introducen respecto de la habitual señalización vertical y horizontal terminan cuando lo establezca el propio panel o las causas que motivaron su imposición, momento a partir del cual aquellas vuelven a regir.

2. Las señales de balizamiento podrán ser:

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.

3. La forma, color, diseño, símbolos, significado y dimensiones de las señales de balizamiento se ajustarán a lo que se establece en el Catálogo oficial de señales de circulación.

SECCIÓN 3.ª DE LOS SEMÁFOROS

Artículo 145. *Semáforos reservados para peatones.*

El significado de las luces de estos semáforos es el siguiente:

a) Una luz roja no intermitente, en forma de peatón inmóvil, indica a los peatones que no deben comenzar a cruzar la calzada.

b) Una luz verde no intermitente, en forma de peatón en marcha, indica a los peatones que pueden comenzar a atravesar la calzada. Cuando dicha luz pase a intermitente, significa que el tiempo de que aún disponen para terminar de atravesar la calzada está a punto de finalizar y que se va a encender la luz roja.

Artículo 146. *Semáforos circulares para vehículos.*

El significado de sus luces y flechas es el siguiente:

a) Una luz roja no intermitente prohíbe el paso. Mientras permanece encendida, los vehículos no deben rebasar el semáforo ni, si existe, la línea de detención anterior más próxima a aquél. Si el semáforo estuviese dentro o al lado opuesto de una intersección, los vehículos no deben internarse en ésta ni, si existe, rebasar la línea de detención situada antes de aquélla.

b) Una luz roja intermitente, o dos luces rojas alternativamente intermitentes, prohíben temporalmente el paso a los vehículos antes de un paso a nivel, una entrada a un puente móvil o a un pontón trasbordador, en las proximidades de una salida de vehículos de extinción de incendios o con motivo de la aproximación de una aeronave a escasa altura.

c) Una luz amarilla no intermitente significa que los vehículos deben detenerse en las mismas condiciones que si se tratara de una luz roja fija, a no ser que, cuando se encienda, el vehículo se encuentre tan cerca del lugar de detención que no pueda detenerse antes del semáforo en condiciones de seguridad suficientes.

d) Una luz amarilla intermitente o dos luces amarillas alternativamente intermitentes obligan a los conductores a extremar la precaución y, en su caso, ceder el paso. Además, no eximen del cumplimiento de otras señales que obliguen a detenerse.

e) Una luz verde no intermitente significa que está permitido el paso con prioridad, excepto en los supuestos a que se refiere el artículo 59.1.

f) Una flecha negra sobre una luz roja no intermitente o sobre una luz amarilla no cambia el significado de dichas luces, pero lo limita exclusivamente al movimiento indicado por la flecha.

g) Una flecha verde que se ilumina sobre un fondo circular negro significa que los vehículos pueden tomar la dirección y sentido indicados por aquélla, cualquiera que sea la luz que esté simultáneamente encendida en el mismo semáforo o en otro contiguo.

Cualquier vehículo que, al encenderse la flecha verde, se encuentre en un carril reservado exclusivamente para la circulación en la dirección y sentidos indicados por la flecha o que, sin estar reservado, sea el que esta

circulación tenga que utilizar, deberá avanzar en dicha dirección y sentido.

Los vehículos que avancen siguiendo la indicación de una flecha verde deben hacerlo con precaución, dejando pasar a los vehículos que circulen por el carril al que se incorporen y no poniendo en peligro a los peatones que estén cruzando la calzada.

Artículo 147. *Semáforos cuadrados para vehículos, o de carril.*

Los semáforos de ocupación de carril afectan exclusivamente a los vehículos que circulen por el carril sobre el que están situados o en el que se indique en el panel de señalización variable, y el significado de sus luces es el siguiente:

a) Una luz roja en forma de aspa determina la prohibición de ocupar el carril indicado. Los conductores de los vehículos que circulen por este carril deberán abandonarlo en el tiempo más breve posible.

b) Una luz verde en forma de flecha apuntada hacia abajo indica que está permitido circular por el carril correspondiente. Esta autorización de utilizar el carril no exime de la obligación de detenerse ante una luz roja circular o, por excepción a lo dispuesto sobre el orden de preeminencia en el artículo 133, de obedecer cualquier otra señal o marca vial que obligue a detenerse o a ceder el paso, o, en su ausencia, del cumplimiento de las normas generales sobre prioridad de paso.

c) Una luz blanca o amarilla en forma de flecha, intermitente o fija, apuntada hacia abajo en forma oblicua, indica a los usuarios del carril correspondiente la necesidad de irse incorporando en condiciones de seguridad al carril hacia el que apunta la flecha, toda vez que aquel por el que circula va a quedar cerrado en corto espacio.

Artículo 148. *Semáforos reservados a determinados vehículos.*

1. Cuando las luces de los semáforos presentan la silueta iluminada de un ciclo, sus indicaciones se refieren exclusivamente a ciclos y ciclomotores.

2. Cuando, excepcionalmente, el semáforo consista en una franja blanca iluminada sobre fondo circular negro, sus indicaciones se refieren exclusivamente a los tranvías y a los autobuses de líneas regulares, a no ser que exista un carril reservado para autobuses o para autobuses, taxis y otros vehículos; en tal caso, sólo se refieren a los que circulen por él. El significado de estos semáforos es el siguiente:

a) Una franja blanca horizontal iluminada prohíbe el paso en las mismas condiciones que la luz roja no intermitente.

b) Una franja blanca vertical iluminada permite el paso de frente.

c) Una franja blanca oblicua, hacia la izquierda o hacia la derecha, iluminada, indica que está permitido el paso para girar a la izquierda o a la derecha, respectivamente.

d) Una franja blanca, vertical u oblicua, iluminada intermitentemente, indica que los citados vehículos deben detenerse en las mismas condiciones que si se tratara de una luz amarilla fija.

SECCIÓN 4.ª DE LAS SEÑALES VERTICALES DE CIRCULACIÓN

Subsección 1.ª *De las señales de advertencia de peligro*

Artículo 149. *Objeto y tipos.*

1. Las señales de advertencia de peligro tienen por objeto indicar a los usuarios de la vía la proximidad y

la naturaleza de un peligro difícil de ser percibido a tiempo, con objeto de que se cumplan las normas de comportamiento que, en cada caso, sean procedentes.

2. La distancia entre la señal y el principio del tramo peligroso podrá indicarse en un panel complementario del modelo recogido en el Catálogo oficial de señales de circulación.

3. Si una señal de advertencia de peligro llevara un panel complementario que indique una longitud, se entenderá que ésta se refiere a la del tramo de vía afectado por el peligro, como una sucesión de curvas peligrosas o un tramo de calzada en mal estado.

4. Cuando se trate de señales luminosas, podrá admitirse que los símbolos aparezcan iluminados en blanco sobre fondo oscuro no luminoso.

5. Los tipos de señales de advertencia de peligro, con su nomenclatura y significado respectivos, son los siguientes:

P-1 Intersección con prioridad. Peligro por la proximidad de una intersección con una vía, cuyos usuarios deben ceder el paso.

P-1 a. Intersección con prioridad sobre vía a la derecha. Peligro por la proximidad de una intersección con una vía a la derecha, cuyos usuarios deben ceder el paso.

P-1 b. Intersección con prioridad sobre vía a la izquierda. Peligro por la proximidad de una intersección con una vía a la izquierda, cuyos usuarios deben ceder el paso.

P-1 c. Intersección con prioridad sobre incorporación por la derecha. Peligro por la proximidad de una incorporación por la derecha de una vía, cuyos usuarios deben ceder el paso.

P-1 d. Intersección con prioridad sobre incorporación por la izquierda. Peligro por la proximidad de una incorporación por la izquierda de una vía, cuyos usuarios deben ceder el paso.

P-2. Intersección con prioridad de la derecha. Peligro por la proximidad de una intersección en la que rige la regla general de prioridad de paso.

P-3. Semáforos. Peligro por la proximidad de una intersección aislada o tramo con la circulación regulada por semáforos.

P-4. Intersección con circulación giratoria. Peligro por la proximidad de una intersección donde la circulación se efectúa de forma giratoria en el sentido de las flechas.

P-5. Puente móvil. Peligro ante la proximidad de un puente que puede ser levantado o girado, interrumpiéndose así temporalmente la circulación.

P-6. Cruce de tranvía. Peligro por la proximidad de cruce con una línea de tranvía, que tiene prioridad de paso.

P-7. Paso a nivel con barreras. Peligro por la proximidad de un paso a nivel provisto de barreras o semibarreras.

P-8. Paso a nivel sin barreras. Peligro por la proximidad de un paso a nivel no provisto de barreras o semibarreras.

P-9 a. Proximidad de un paso a nivel, puente móvil o muelle (lado derecho). Indica, en el lado derecho, la proximidad de peligro señalado de un paso a nivel, de un puente móvil o de un muelle. Esta baliza va siempre acompañada de la señal P-5, P-7, P-8 o P-27.

P-9 b. Aproximación a un paso a nivel, puente móvil o muelle (lado derecho). Indica, en el lado derecho, la aproximación a un paso a nivel, puente móvil o muelle, que dista de éste al menos dos tercios de la distancia entre él y la correspondiente señal de advertencia del peligro.

P-9 c. Cercanía de un paso a nivel, puente móvil o muelle (lado derecho). Indica, en el lado derecho, la

cercanía de un paso a nivel, puente móvil o muelle, que dista de éste al menos un tercio de la distancia entre él y la correspondiente señal de advertencia del peligro.

P-10 a. Proximidad de un paso a nivel, puente móvil o muelle (lado izquierdo). Indica, en el lado izquierdo, la proximidad de peligro señalado de un paso a nivel, de un puente móvil o de un muelle. Esta baliza va siempre acompañada de la señal P-5, P-7, P-8 o P-27.

P-10 b. Aproximación a un paso a nivel, puente móvil o muelle (lado izquierdo). Indica, en el lado izquierdo, la aproximación a un paso a nivel, puente móvil o muelle, que dista de éste al menos dos tercios de la distancia entre él y la correspondiente señal de advertencia del peligro.

P-10 c. Cercanía de un paso a nivel, puente móvil o muelle (lado izquierdo). Indica, en el lado izquierdo, la cercanía de un paso a nivel, puente móvil o muelle, que dista de éste al menos un tercio de la distancia entre él y la correspondiente señal de advertencia del peligro.

P-11. Situación de un paso a nivel sin barreras. Peligro por la presencia inmediata de un paso a nivel sin barreras.

P-11 a. Situación de un paso a nivel sin barreras de más de una vía férrea. Peligro por la presencia inmediata de un paso a nivel sin barreras con más de una vía férrea.

P-12. Aeropuerto. Peligro por la proximidad de un lugar donde frecuentemente vuelan aeronaves a baja altura sobre la vía y que pueden originar ruidos imprevistos.

P-13 a. Curva peligrosa hacia la derecha. Peligro por la proximidad de una curva peligrosa hacia la derecha.

P-13 b. Curva peligrosa hacia la izquierda. Peligro por la proximidad de una curva peligrosa hacia la izquierda.

P-14 a. Curvas peligrosas hacia la derecha. Peligro por la proximidad de una sucesión de curvas próximas entre sí; la primera, hacia la derecha.

P-14 b. Curvas peligrosas hacia la izquierda. Peligro por la proximidad de una sucesión de curvas próximas entre sí; la primera, hacia la izquierda.

P-15. Perfil irregular. Peligro por la proximidad de un resalto o badén en la vía o pavimento en mal estado.

P-15 a. Resalto. Peligro por la proximidad de un resalto en la vía.

P-15 b. Badén. Peligro por la proximidad de un badén en la vía.

P-16 a. Bajada con fuerte pendiente. Peligro por la existencia de un tramo de vía con fuerte pendiente descendente. La cifra indica la pendiente en porcentaje.

P-16 b. Subida con fuerte pendiente. Peligro por la existencia de un tramo de vía con fuerte pendiente ascendente. La cifra indica la pendiente en porcentaje.

P-17. Estrechamiento de calzada. Peligro por la posibilidad de una zona de la vía en la que se estrecha la calzada.

P-17 a. Estrechamiento de calzada por la derecha. Peligro por la proximidad de una zona de la vía en la que la calzada se estrecha por el lado de la derecha.

P-17 b. Estrechamiento de calzada por la izquierda. Peligro por la proximidad de una zona de la vía en la que la calzada se estrecha por el lado de la izquierda.

P-18. Obras. Peligro por la proximidad de un tramo de vía en obras.

P-19. Pavimento deslizante. Peligro por la proximidad de una zona de la calzada cuyo pavimento puede resultar muy deslizante.

P-20. Peatones. Peligro por la proximidad de un lugar frecuentado por peatones.

P-21. Niños. Peligro por la proximidad de un lugar frecuentado por niños, tales como escuelas, zona de juegos, etc.

P-22. Ciclista. Peligro por la proximidad de un paso para ciclistas o de un lugar donde frecuentemente los ciclistas salen a la vía o la cruzan.

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

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

P-25. Circulación en los dos sentidos. Peligro por la proximidad de una zona de la calzada donde la circulación se realiza provisional o permanentemente en los dos sentidos.

P-26. Desprendimiento. Peligro por la proximidad a una zona con desprendimientos frecuentes y la consiguiente posible presencia de obstáculos en la calzada.

P-27. Muelle. Peligro debido a que la vía desemboca en un muelle o en una corriente de agua.

P-28. Proyección de gravilla. Peligro por la proximidad de un tramo de vía donde existe el riesgo de que se proyecte gravilla al pasar los vehículos.

P-29. Viento transversal. Peligro por la proximidad de una zona donde sopla frecuentemente viento fuerte en dirección transversal.

P-30. Escalón lateral. Peligro por la existencia de un desnivel a lo largo de la vía en el lado que indique el símbolo.

P-31. Congestión. Peligro por la proximidad de un tramo en que la circulación se encuentra detenida o dificultada por congestión del tráfico.

P-32. Obstrucción en la calzada. Peligro por la proximidad de un lugar en que hay vehículos que obstruyen la calzada debido a avería, accidente u otras causas.

P-33. Visibilidad reducida. Peligro por la proximidad de un tramo en que la circulación se ve dificultada por una pérdida notable de visibilidad debida a niebla, lluvia, nieve, humos, etc.

P-34. Pavimento deslizante por hielo o nieve. Peligro por la proximidad de una zona de calzada cuyo pavimento puede resultar especialmente deslizante a causa del hielo o nieve.

P-50. Otros peligros. Indica la proximidad de un peligro distinto de los advertidos por otras señales.

6. La forma, color, diseño, símbolos, significado y dimensiones de las señales de advertencia de peligro son los que figuran en el Catálogo oficial de señales de circulación. La forma, símbolos y nomenclatura figuran también en el anexo I de este reglamento.

Subsección 2.^a De las señales de reglamentación

Artículo 150. Objeto, clases y normas comunes.

1. Las señales de reglamentación tienen por objeto indicar a los usuarios de la vía las obligaciones, limitaciones o prohibiciones especiales que deben observar.

2. Las señales de reglamentación se subdividen en:

- Señales de prioridad.
- Señales de prohibición de entrada.
- Señales de restricción de paso.
- Otras señales de prohibición o restricción.
- Señales de obligación.
- Señales de fin de prohibición o restricción.

3. Las señales de reglamentación colocadas al lado o en la vertical de una señal que indique el nombre del poblado significan que la reglamentación se aplica a todo el poblado, excepto si en éste se indicara otra

reglamentación distinta mediante otras señales en ciertos tramos de la vía.

4. Las obligaciones, limitaciones o prohibiciones especiales establecidas por las señales de reglamentación regirán a partir de la sección transversal donde estén colocadas dichas señales, salvo que mediante un panel complementario colocado debajo de ellas se indique la distancia a la sección donde empiecen a regir las citadas señales.

Artículo 151. Señales de prioridad.

1. Las señales de prioridad están destinadas a poner en conocimiento de los usuarios de la vía reglas especiales de prioridad en las intersecciones o en los pasos estrechos.

2. La nomenclatura y significado de las señales de prioridad son los siguientes:

R-1. Ceda el paso. Obligación para todo conductor de ceder el paso en la próxima intersección a los vehículos que circulen por la vía a la que se aproxime o al carril al que pretende incorporarse.

R-2. Detención obligatoria o *stop*. Obligación para todo conductor de detener su vehículo ante la próxima línea de detención o, si no existe, inmediatamente antes de la intersección, y ceder el paso en ella a los vehículos que circulen por la vía a la que se aproxime.

Si, por circunstancias excepcionales, desde el lugar donde se ha efectuado la detención no existe visibilidad suficiente, el conductor deberá detenerse de nuevo en el lugar desde donde tenga visibilidad, sin poner en peligro a ningún usuario de la vía.

R-3. Calzada con prioridad. Indica a los conductores de los vehículos que circulen por una calzada su prioridad en las intersecciones sobre los vehículos que circulen por otra calzada.

R-4. Fin de prioridad. Indica la proximidad del lugar en que la calzada por la que se circula pierde su prioridad respecto a otra calzada.

R-5. Prioridad en sentido contrario. Prohibición de entrada en un paso estrecho mientras no sea posible atravesarlo sin obligar a los vehículos que circulen en sentido contrario a detenerse.

R-6. Prioridad respecto al sentido contrario. Indica a los conductores que, en un próximo paso estrecho, tienen prioridad con relación a los vehículos que circulen en sentido contrario.

3. Aunque no responden a los requisitos del artículo 150.1, son también señales de prioridad las P-1, P-1 a, P-1 b, P-1 c, P-1 d, P-2, P-6, P-7 y P-8.

Artículo 152. Señales de prohibición de entrada.

Las señales de prohibición de entrada, para quienes se las encuentren de frente en el sentido de su marcha y a partir del lugar en que están situadas, prohíben el acceso a los vehículos o usuarios, en la forma que a continuación se detalla:

R-100. Circulación prohibida. Prohibición de circulación de toda clase de vehículos en ambos sentidos.

R-101. Entrada prohibida. Prohibición de acceso a toda clase de vehículos.

R-102. Entrada prohibida a vehículos de motor. Prohibición de acceso a vehículos de motor.

R-103. Entrada prohibida a vehículos de motor, excepto motocicletas de dos ruedas sin sidecar. Prohibición de acceso a vehículos de motor. No prohíbe el acceso a motocicletas de dos ruedas.

R-104. Entrada prohibida a motocicletas. Prohibición de acceso a motocicletas.

R-105. Entrada prohibida a ciclomotores. Prohibición de acceso a ciclomotores de dos y tres ruedas y cuadriciclos ligeros. Igualmente prohíbe la entrada a vehículos para personas de movilidad reducida.

R-106. Entrada prohibida a vehículos destinados al transporte de mercancías. Prohibición de acceso a vehículos destinados al transporte de mercancías, entendiéndose como tales camiones y furgones independientemente de su masa.

R-107. Entrada prohibida a vehículos destinados al transporte de mercancías con mayor masa autorizada que la indicada. Prohibición de acceso a toda clase de vehículos destinados al transporte de mercancías si su masa máxima autorizada es superior a la indicada en la señal, entendiéndose como tales los camiones y furgones con mayor masa autorizada que la indicada en la señal. Prohíbe el acceso aunque circulen vacíos.

R-108. Entrada prohibida a vehículos que transporten mercancías peligrosas. Prohibición de paso a toda clase de vehículos que transporten mercancías peligrosas y que deban circular de acuerdo con su reglamentación especial.

R-109. Entrada prohibida a vehículos que transporten mercancías explosivas o inflamables. Prohibición de paso a toda clase de vehículos que transporten mercancías explosivas o fácilmente inflamables y que deban circular de acuerdo con su reglamentación especial.

R-110. Entrada prohibida a vehículos que transporten productos contaminantes del agua. Prohibición de paso a toda clase de vehículos que transporten más de 1.000 litros de productos capaces de contaminar el agua.

R-111. Entrada prohibida a vehículos agrícolas de motor. Prohibición de acceso a tractores y otras máquinas agrícolas autopropulsadas.

R-112. Entrada prohibida a vehículos de motor con remolque, que no sea un semirremolque o un remolque de un solo eje. La inscripción de una cifra de tonelaje, ya sea sobre la silueta del remolque, ya sea en una placa suplementaria, significa que la prohibición de paso sólo se aplica cuando la masa máxima autorizada del remolque supere dicha cifra.

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

R-114. Entrada prohibida a ciclos. Prohibición de acceso a ciclos.

R-115. Entrada prohibida a carros de mano. Prohibición de acceso a carros de mano.

R-116. Entrada prohibida a peatones. Prohibición de acceso a peatones.

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

Artículo 153. *Señales de restricción de paso.*

Las señales de restricción de paso, para quienes se las encuentren de frente en el sentido de su marcha y a partir del lugar en que están situadas, prohíben o limitan el acceso de los vehículos en la forma que a continuación se detalla:

R-200. Prohibición de pasar sin detenerse. Indica el lugar donde es obligatoria la detención por la proximidad, según la inscripción que contenga, de un puesto de aduana, de policía, de peaje u otro, y que tras ellos pueden estar instalados medios mecánicos de detención. En todo caso, el conductor así detenido no podrá reanudar su marcha hasta haber cumplido la prescripción que la señal establece.

R-201. Limitación de masa. Prohibición de paso de los vehículos cuya masa en carga supere la indicada en toneladas.

R-202. Limitación de masa por eje. Prohibición de paso a los vehículos cuya masa por eje transmitida por la totalidad de las ruedas acopladas a algún eje supere a la indicada en la señal.

R-203. Limitación de longitud. Prohibición de paso de los vehículos o conjunto de vehículos cuya longitud máxima, incluida la carga, supere la indicada.

R-204. Limitación de anchura. Prohibición de paso de los vehículos cuya anchura máxima, incluida la carga, supere la indicada.

R-205. Limitación de altura. Prohibición de paso de los vehículos cuya altura máxima, incluida la carga, supere la indicada.

Artículo 154. *Otras señales de prohibición o restricción.*

La nomenclatura y significado de estas señales son las siguientes:

R-300. Separación mínima. Prohibición de circular sin mantener con el vehículo precedente una separación igual o mayor a la indicada en la señal, excepto para adelantar. Si aparece sin la indicación en metros, recuerda de forma genérica que debe guardarse la distancia de seguridad entre vehículos establecida en el artículo 54.

R-301. Velocidad máxima. Prohibición de circular a velocidad superior, en kilómetros por hora, a la indicada en la señal. Obliga desde el lugar en que esté situada hasta la próxima señal «Fin de limitación de velocidad», de «Fin de prohibiciones» u otra de «Velocidad máxima», salvo que esté colocada en el mismo poste que una señal de advertencia de peligro o en el mismo panel que ésta, en cuyo caso la prohibición finaliza cuando termine el peligro señalado. Situada en una vía sin prioridad, deja de tener vigencia al salir de una intersección con una vía con prioridad. Si el límite indicado por la señal coincide con la velocidad máxima permitida para el tipo de vía, recuerda de forma genérica la prohibición de superarla.

R-302. Giro a la derecha prohibido. Prohibición de girar a la derecha.

R-303. Giro a la izquierda prohibido. Prohibición de girar a la izquierda. Incluye, también, la prohibición del cambio de sentido de marcha.

R-304. Media vuelta prohibida. Prohibición de efectuar la maniobra de cambio de sentido de la marcha.

R-305. Adelantamiento prohibido. Por añadidura a los principios generales sobre adelantamiento, indica la prohibición a todos los vehículos de adelantar a los vehículos de motor que circulen por la calzada, salvo que éstos sean motocicletas de dos ruedas y siempre que no se invada la zona reservada al sentido contrario, a partir del lugar en que esté situada la señal y hasta la próxima señal de «Fin de prohibición de adelantamiento» o de «Fin de prohibiciones». Colocada en aquellos lugares donde por norma esté prohibido el adelantamiento, recuerda de forma genérica la prohibición de efectuar esta maniobra.

R-306. Adelantamiento prohibido para camiones. Prohibición a los camiones cuya masa máxima autorizada exceda de 3.500 kilogramos de adelantar a los vehículos de motor que circulen por la calzada, salvo que éstos sean motocicletas de dos ruedas y siempre que no se invada la zona reservada al sentido contrario, a partir del lugar en que esté situada la señal y hasta la próxima señal de «Fin de prohibición de adelantamiento para camiones» o de «Fin de prohibiciones».

R-307. Parada y estacionamiento prohibido. Prohibición de parada y estacionamiento en el lado de la calzada en que esté situada la señal. Salvo indicación en contrario, la prohibición comienza en la vertical de la señal y termina en la intersección más próxima.

R-308. Estacionamiento prohibido. Prohibición de estacionamiento en el lado de la calzada en que esté situada la señal. Salvo indicación en contrario, la prohibición comienza en la vertical de la señal y termina en la intersección más próxima. No prohíbe la parada.

R-308 a. Estacionamiento prohibido los días impares. Prohibición de estacionamiento, en el lado de la calzada en que esté situada la señal, los días impares. Salvo indicación en contrario, la prohibición comienza en la vertical de la señal y termina en la intersección más próxima. No prohíbe la parada.

R-308 b. Estacionamiento prohibido los días pares. Prohibición de estacionamiento, en el lado de la calzada en que esté situada la señal, los días pares. Salvo indicación en contrario, la prohibición comienza en la vertical de la señal y termina en la intersección más próxima. No prohíbe la parada.

R-308 c. Estacionamiento prohibido la primera quincena. Prohibición de estacionamiento, en el lado de la calzada en que esté situada la señal, desde las nueve horas del día 1 hasta las nueve horas del día 16. Salvo indicación en contrario, la prohibición comienza en la vertical de la señal y termina en la intersección más próxima. No prohíbe la parada.

R-308 d. Estacionamiento prohibido la segunda quincena. Prohibición de estacionamiento en el lado de la calzada en que esté situada la señal, desde las nueve horas del día 16 hasta las nueve horas del día 1. Salvo indicación en contrario, la prohibición comienza en la vertical de la señal y termina en la intersección más próxima. No prohíbe la parada.

R-308 e. Estacionamiento prohibido en vado. Prohíbe el estacionamiento delante de un vado.

R-309. Zona de estacionamiento limitado. Zona de estacionamiento de duración limitada y obligación para el conductor de indicar, de forma reglamentaria, la hora del comienzo del estacionamiento. Se podrá incluir el tiempo máximo autorizado de estacionamiento y el horario de vigencia de la limitación. También se podrá incluir si el estacionamiento está sujeto a pago.

R-310. Advertencias acústicas prohibidas. Recuerda la prohibición general de efectuar señales acústicas, salvo para evitar un accidente.

Artículo 155. *Señales de obligación.*

Son aquellas señales que señalan una norma de circulación obligatoria. Su nomenclatura y significado son los siguientes:

R-400 a, b, c, d y e. Sentido obligatorio. La flecha señala la dirección y sentido que los vehículos tienen la obligación de seguir.

R-401 a, b y c. Paso obligatorio. La flecha señala el lado o los lados del refugio por los que los vehículos han de pasar.

R-402. Intersección de sentido giratorio-obligatorio. Las flechas señalan la dirección y sentido del movimiento giratorio que los vehículos deben seguir.

R-403 a, b y c. Únicas direcciones y sentidos permitidos. Las flechas señalan las únicas direcciones y sentidos que los vehículos pueden tomar.

R-404. Calzada para automóviles, excepto motocicletas sin sidecar. Obligación para los conductores de automóviles, excepto motocicletas, de circular por la calzada a cuya entrada esté situada.

R-405. Calzada para motocicletas sin sidecar. Obligación para los conductores de motocicletas de circular por la calzada a cuya entrada esté situada.

R-406. Calzada para camiones, furgones y furgonetas. Obligación para los conductores de toda clase de camiones y furgones, independientemente de su masa, de circular por la calzada a cuya entrada esté situada.

La inscripción de una cifra de tonelaje, ya sea sobre la silueta del vehículo, ya sea en otra placa suplementaria, significa que la obligación sólo se aplica cuando la masa máxima autorizada del vehículo o del conjunto de vehículos supere la citada cifra.

R-407 a. Vía reservada para ciclos o vía ciclista. Obligación para los conductores de ciclos de circular por la vía a cuya entrada esté situada y prohibición a los demás usuarios de la vía de utilizarla.

R-407 b. Vía reservada a ciclomotores. Obligación para los conductores de ciclomotores de circular por la vía a cuya entrada esté situada y prohibición a los demás usuarios de la vía de utilizarla.

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

R-409. Camino reservado para animales de montura. Obligación para los jinetes de utilizar con sus animales de montura el camino a cuya entrada esté situada y prohibición a los demás usuarios de la vía de utilizarlo.

R-410. Camino reservado para peatones. Obligación para los peatones de transitar por el camino a cuya entrada esté situada y prohibición a los demás usuarios de la vía de utilizarlo.

R-411. Velocidad mínima. Obligación para los conductores de vehículos de 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 situada hasta otra de velocidad mínima diferente, o de fin de velocidad mínima o de velocidad máxima de valor igual o inferior.

R-412. Cadenas para nieve. Obligación de no proseguir la marcha sin cadenas para nieve u otros dispositivos autorizados, que actúen al menos en una rueda a cada lado del mismo eje motor.

R-413. Alumbrado de corto alcance. Obligación para los conductores de circular con el alumbrado de corto alcance al menos, con independencia de las condiciones de visibilidad e iluminación de la vía, desde el lugar en que esté situada la señal hasta otra de fin de esta obligación.

R-414. Calzada para vehículos que transporten mercancías peligrosas. Obligación para los conductores de toda clase de vehículos que transporten mercancías peligrosas de circular por la calzada a cuya entrada esté situada y que deben circular de acuerdo con su reglamentación especial.

R-415. Calzada para vehículos que transporten productos contaminantes del agua. Obligación para los conductores de toda clase de vehículos que transporten más de 1.000 litros de productos capaces de contaminar el agua de circular por la calzada a cuya entrada esté situada.

R-416. Calzada para vehículos que transportan mercancías explosivas e inflamables. Obligación para los conductores de toda clase de vehículos que transporten mercancías explosivas o fácilmente inflamables de circular por la calzada a cuya entrada esté situada y que deben circular de acuerdo con su reglamentación especial.

R-417. Uso obligatorio del cinturón de seguridad. Obligación de utilización del cinturón de seguridad.

R-418. Vía exclusiva para vehículos dotados de equipo de telepeaje operativo. Telepeaje obligatorio. Obligación de efectuar el pago del peaje mediante el sistema de peaje dinámico o telepeaje; el vehículo que circule por el carril o carriles así señalizados deberá estar provisto del medio técnico que posibilite su uso en condiciones operativas de acuerdo con las disposiciones legales en la materia.

Artículo 156. *Señales de fin de prohibición o restricción.*

La nomenclatura y significado de las señales de fin de prohibición o restricción son los siguientes:

R-500. Fin de prohibiciones. Señala el lugar desde el que todas las prohibiciones específicas indicadas por anteriores señales de prohibición para vehículos en movimiento dejan de tener aplicación.

R-501. Fin de la limitación de velocidad. Señala el lugar desde donde deja de ser aplicable una anterior señal de velocidad máxima.

R-502. Fin de la prohibición de adelantamiento. Señala el lugar desde donde deja de ser aplicable una anterior señal de adelantamiento prohibido.

R-503. Fin de la prohibición de adelantamiento para camiones. Señala el lugar desde donde deja de ser aplicable una anterior señal de adelantamiento prohibido para camiones.

R-504. Fin de zona de estacionamiento limitado. Señala el lugar desde donde deja de ser aplicable una anterior señal de zona de estacionamiento limitado.

R-505. Fin de vía reservada para ciclos. Señala el lugar desde donde deja de ser aplicable una anterior señal de vía reservada para ciclos.

R-506. Fin de velocidad mínima. Señala el lugar desde donde deja de ser aplicable una anterior señal de velocidad mínima.

Artículo 157. *Formato de las señales de reglamentación.*

1. La forma, color, diseño, símbolos, significado y dimensiones de las señales de reglamentación son los que figuran en el Catálogo oficial de señales de circulación. La forma, símbolos y nomenclatura figuran también en el anexo I de este reglamento.

2. Cuando las señales a que se refieren los artículos 151, 152, 153, 154 y 156 sean luminosas, podrá admitirse que los símbolos aparezcan iluminados en blanco sobre fondo oscuro no luminoso.

Subsección 3.^a De las señales de indicación

Artículo 158. *Objeto y tipos.*

1. Las señales de indicación tienen por objeto facilitar al usuario de las vías ciertas indicaciones que pueden serle de utilidad.

2. Las señales de indicación pueden ser:

- a) Señales de indicaciones generales.
- b) Señales de carriles.
- c) Señales de servicio.
- d) Señales de orientación.
- e) Paneles complementarios.
- f) Otras señales.

3. Los paneles complementarios colocados debajo de una señal de indicación podrán expresar la distancia entre dicha señal y el lugar así señalado. La indicación de esta distancia podrá figurar también, en su caso, en la parte inferior de la propia señal.

Artículo 159. *Señales de indicaciones generales.*

La nomenclatura y significado de las señales de indicaciones generales son los siguientes:

S-1. Autopista. Indica el principio de una autopista y, por tanto, el lugar a partir del cual se aplican las reglas especiales de circulación en este tipo de vía. El símbolo

de esta señal puede anunciar la proximidad de una autopista o indicar el ramal de una intersección que conduce a una autopista.

S-1 a. Autovía. Indica el principio de una autovía y, por tanto, el lugar a partir del cual se aplican las reglas especiales de circulación en este tipo de vía. El símbolo de esta señal puede anunciar la proximidad de una autovía o indicar el ramal de una intersección que conduce a una autovía.

S-2. Fin de autopista. Indica el final de una autopista.

S-2 a. Fin de autovía. Indica el final de una autovía.

S-3. Vía reservada para automóviles. Indica el principio de una vía reservada a la circulación de automóviles.

S-4. Fin de vía reservada para automóviles. Indica el final de una vía reservada para automóviles.

S-5. Túnel. Indica el principio y eventualmente el nombre de un túnel, de un paso inferior o de un tramo de vía equipado a túnel. Podrá llevar en su parte inferior la indicación de la longitud del túnel en metros.

S-6. Fin de túnel. Indica el final de un túnel, de un paso inferior o de un tramo de vía equipado a túnel.

S-7. Velocidad máxima aconsejable. Recomienda una velocidad aproximada de circulación, en kilómetros por hora, que se aconseja no sobrepasar, aunque las condiciones meteorológicas y ambientales de la vía y de la circulación sean favorables. Cuando está colocada bajo una señal de advertencia de peligro, la recomendación se refiere al tramo en que dicho peligro subsista.

S-8. Fin de velocidad máxima aconsejada. Indica el final de un tramo en el que se recomienda circular a la velocidad en kilómetros por hora indicada en la señal.

S-9. Intervalo aconsejado de velocidades. Recomienda mantener la velocidad entre los valores indicados, siempre que las condiciones meteorológicas y ambientales de la vía y de la circulación sean favorables. Cuando está colocada debajo de una señal de advertencia de peligro, la recomendación se refiere al tramo en que dicho peligro subsista.

S-10. Fin de intervalo aconsejado de velocidades. Indica el lugar desde donde deja de ser aplicable una anterior señal de intervalo aconsejado de velocidades.

S-11. Calzada de sentido único. Indica que, en la calzada que se prolonga en la dirección de la flecha, los vehículos deben circular en el sentido indicado por ésta, y que está prohibida la circulación en sentido contrario.

S-11 a. Calzada de sentido único. Indica que, en la calzada que se prolonga en la dirección de las flechas (dos carriles), los vehículos deben circular en el sentido indicado por éstas, y que está prohibida la circulación en sentido contrario.

S-11 b. Calzada de sentido único. Indica que, en la calzada que se prolonga en la dirección de las flechas (tres carriles), los vehículos deben circular en el sentido indicado por éstas, y que está prohibida la circulación en sentido contrario.

S-12. Tramo de calzada de sentido único. Indica que, en el tramo de calzada que se prolonga en la dirección de la flecha, los vehículos deben circular en el sentido indicado por ésta, y que está prohibida la circulación en sentido contrario.

S-13. Situación de un paso para peatones. Indica la situación de un paso para peatones.

S-14 a. Paso superior para peatones. Indica la situación de un paso superior para peatones.

S-14 b. Paso inferior para peatones. Indica la situación de un paso inferior para peatones.

S-15 a, b, c y d. Preseñalización de calzada sin salida. Indican que, de la calzada que figura en la señal con

un recuadro rojo, los vehículos sólo pueden salir por el lugar de entrada.

S-16. Zona de frenado de emergencia. 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.

S-17. Estacionamiento. Indica un emplazamiento donde está autorizado el estacionamiento de vehículos. Una inscripción o un símbolo, que representa ciertas clases de vehículos, indica que el estacionamiento está reservado a esas clases. Una inscripción con indicaciones de tiempo limita la duración del estacionamiento señalado.

S-18. Lugar reservado para taxis. Indica el lugar reservado a la parada y al estacionamiento de taxis libres y en servicio. La inscripción de un número indica el número total de espacios reservados a este fin.

S-19. Parada de autobuses. Indica el lugar reservado para parada de autobuses.

S-20. Parada de tranvías. Indica el lugar reservado para parada de tranvías.

S-21. Transitabilidad en tramo o puerto de montaña. Indica la situación de transitabilidad del puerto o tramo definido en la parte superior de la señal.

S-21.1 a, b, c, d y e. Transitabilidad en tramo o puerto de montaña. El panel 1 puede ir en blanco con la inscripción «ABIERTO»; en tal caso, indica que pueden circular todos los vehículos sin restricción; en verde, que indica que el puerto está transitable, si bien existe prohibición de adelantar para los camiones con masa máxima autorizada mayor de 3.500 kilogramos; amarillo, que indica que el puerto está transitable, excepto para los camiones con masa máxima autorizada mayor de 3.500 kilogramos y vehículos articulados, y los turismos y autobuses circularán a una velocidad máxima de 60 km/h; rojo, que indica que para circular es obligatorio el uso de cadenas o neumáticos especiales a una velocidad máxima de 30 km/h y que está prohibida la circulación de vehículos articulados, camiones y autobuses; y en negro con la inscripción «CERRADO», que indica que la carretera se encuentra intransitable para cualquier tipo de vehículo.

S-21.2 a, b, c y d. Transitabilidad en tramo o puerto de montaña. El panel 2 será de color blanco y podrá llevar las siguientes inscripciones: la señal R-306 cuando el panel 1 vaya en verde; las señales R-106 y R-301 con la limitación a 60 km/h cuando el panel 1 sea amarillo y la señal R-107 con la inscripción 3,5 toneladas y R-412 cuando el panel 1 sea rojo.

S-21.3 a y b. Transitabilidad en tramo o puerto de montaña. El panel 3 puede llevar una inscripción del lugar a partir del cual se aplican las indicaciones del panel 1 y 2.

S-22. Cambio de sentido al mismo nivel. Indica la proximidad de un lugar en el que se puede efectuar un cambio de sentido al mismo nivel.

S-23. Hospital. Indica, además, a los conductores de vehículos la conveniencia de tomar las precauciones que requiere la proximidad de establecimientos médicos, especialmente la de evitar la producción de ruido.

S-24. Fin de obligación de alumbrado de corto alcance (cruce). Indica el final de un tramo en que es obligatorio el alumbrado de cruce o corto alcance y recuerda la posibilidad de prescindir de éste, siempre que no venga impuesto por circunstancias de visibilidad, horario o iluminación de la vía.

S-25. Cambio de sentido a distinto nivel. Indica la proximidad de una salida a través de la cual se puede efectuar un cambio de sentido a distinto nivel.

S-26 a, b y c. Paneles de aproximación a salida. Indica en una autopista, en una autovía o en una vía para automóviles que la próxima salida está situada,

aproximadamente, a 300 metros, 200 metros y 100 metros, respectivamente.

Si la salida fuera por la izquierda, la diagonal o diagonales serían descendentes de izquierda a derecha y las señales se situarían a la izquierda de la calzada.

S-27. Auxilio en carretera. Indica la situación del poste o puesto de socorro más próximo desde el que se puede solicitar auxilio en caso de accidente o avería. La señal puede indicar la distancia a la que éste se halla.

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.

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.

S-32. Telepeaje. Indica que el vehículo que circule por el carril o carriles así señalizados puede efectuar el pago del peaje mediante el sistema de peaje dinámico o telepeaje, siempre que esté provisto del medio técnico que posibilite su uso.

S-33. Senda ciclable. Indica la existencia de una vía para peatones y ciclos, segregada del tráfico motorizado, y que discurre por espacios abiertos, parques, jardines o bosques.

S-34. Apartadero en túneles. Indica la situación de un lugar donde se puede apartar el vehículo en un túnel, a fin de dejar libre el paso.

S-34 a. Apartadero en túneles. Indica la situación de un lugar donde se puede apartar el vehículo en un túnel, a fin de dejar libre el paso, y que dispone de teléfono de emergencia.

Artículo 160. *Señales de carriles.*

Las señales de carriles indican una reglamentación especial para uno o más carriles de la calzada.

Se pueden citar las siguientes:

S-50 a, b, c, d y e. Carriles reservados para el tráfico en función de la velocidad señalizada. Indica que el carril sobre el que está situada la señal de velocidad mínima sólo puede ser utilizado por los vehículos que circulen a velocidad igual o superior a la indicada, aunque si las circunstancias lo permiten deben circular por el carril de la derecha. El final de la obligatoriedad de velocidad mínima vendrá establecido por la señal S-52 o R-506.

S-51. Carril reservado para autobuses. Indica la prohibición a los conductores de los vehículos que no sean de transporte colectivo de circular por el carril indicado. La mención taxi autoriza también a los taxis la utilización de este carril. En los tramos en que la marca blanca longitudinal esté constituida, en el lado exterior de este carril, por una línea discontinua, se permite su utilización general exclusivamente para realizar alguna maniobra que no sea la de parar, estacionar, cambiar el sentido de la marcha o adelantar, dejando siempre preferencia a los autobuses y, en su caso, a los taxis.

S-52. Final de carril destinado a la circulación. Preseñaliza el carril que va a cesar de ser utilizable, indicando el cambio de carril preciso.

S-52 a y b. Final de carril destinado a la circulación. Preseñaliza, en una calzada de doble sentido de circulación, el carril que va a cesar de ser utilizable, e indica el cambio de carril preciso.

S-53. Paso de uno a dos carriles de circulación. Indica, en un tramo con un solo carril en un sentido de circulación, que en el próximo tramo se va a pasar a disponer de dos carriles en el mismo sentido de la circulación.

S-53 a. Paso de uno a dos carriles de circulación con especificación de la velocidad máxima en cada uno de ellos. Indica, en un tramo con un solo carril de circulación en un sentido, que en el próximo tramo se va a pasar a disponer de dos carriles en el mismo sentido de circulación. También indica la velocidad máxima que está permitido alcanzar en cada uno de ellos.

S-53 b. Paso de dos a tres carriles de circulación. Indica, en un tramo con dos carriles en un sentido de circulación, que en el próximo tramo se va a pasar a disponer de tres carriles en el mismo sentido de circulación.

S-53 c. Paso de dos a tres carriles de circulación con especificación de la velocidad máxima en cada uno de ellos. Indica, en un tramo con dos carriles en un sentido de circulación, que en el próximo tramo se va a pasar a disponer de tres carriles en el mismo sentido de circulación. También indica la velocidad máxima que está permitido alcanzar en cada uno de ellos.

S-60 a. Bifurcación hacia la izquierda en calzada de dos carriles. Indica, en una calzada de dos carriles de circulación en el mismo sentido, que en el próximo tramo el carril de la izquierda se bifurcará hacia ese mismo lado.

S-60 b. Bifurcación hacia la derecha en calzada de dos carriles. Indica, en una calzada de dos carriles de circulación en el mismo sentido, que en el próximo tramo el carril de la derecha se bifurcará hacia ese mismo lado.

S-61 a. Bifurcación hacia la izquierda en calzada de tres carriles. Indica, en una calzada con tres carriles de circulación en el mismo sentido, que en el próximo tramo el carril de la izquierda se bifurcará hacia ese mismo lado.

S-61 b. Bifurcación hacia la derecha en calzada de tres carriles. Indica, en una calzada con tres carriles de circulación en el mismo sentido, que en el próximo tramo el carril de la derecha se bifurcará hacia ese mismo lado.

S-62 a. Bifurcación hacia la izquierda en calzada de cuatro carriles. Indica, en una calzada con cuatro carriles de circulación en el mismo sentido, que en el próximo tramo el carril de la izquierda se bifurcará hacia ese mismo lado.

S-62 b. Bifurcación hacia la derecha en calzada de cuatro carriles. Indica, en una calzada con cuatro carriles de circulación en el mismo sentido, que en el próximo tramo el carril de la derecha se bifurcará hacia ese mismo lado.

S-63. Bifurcación en calzada de cuatro carriles. Indica, en una calzada con cuatro carriles de circulación en el mismo sentido, que en el próximo tramo los dos carriles de la izquierda se bifurcarán hacia la izquierda y los dos de la derecha hacia la derecha.

S-64. Carril bici o vía ciclista adosada a la calzada. Indica que el carril sobre el que está situada la señal de vía ciclista sólo puede ser utilizado por ciclos. Las flechas indicarán el número de carriles de la calzada, así como su sentido de la circulación.

Artículo 161. *Señales de servicio.*

Las señales de servicio informan de un servicio de posible utilidad para los usuarios de la vía. El significado y nomenclatura de las señales de servicio son los siguientes:

S-100. Puesto de socorro. Indica la situación de un centro, oficialmente reconocido, donde puede realizarse una cura de urgencia.

S-101. Base de ambulancia. Indica la situación de una ambulancia en servicio permanente para cura y traslado de heridos en accidentes de circulación.

S-102. Servicio de inspección técnica de vehículos. Indica la situación de una estación de inspección técnica de vehículos.

S-103. Taller de reparación. Indica la situación de un taller de reparación de automóviles.

S-104. Teléfono. Indica la situación de un aparato telefónico.

S-105. Surtidor de carburante. Indica la situación de un surtidor o estación de servicio de carburante.

S-106. Taller de reparación y surtidor de carburante. Indica la situación de una instalación que dispone de taller de reparación y surtidor de carburante.

S-107. Campamento. Indica la situación de un lugar (campamento) donde puede acamparse.

S-108. Agua. Indica la situación de una fuente con agua.

S-109. Lugar pintoresco. Indica un sitio pintoresco o el lugar desde el que se divisa.

S-110. Hotel o motel. Indica la situación de un hotel o motel.

S-111. Restauración. Indica la situación de un restaurante.

S-112. Cafetería. Indica la situación de un bar o cafetería.

S-113. Terreno para remolques-vivienda. Indica la situación de un terreno en el que puede acamparse con remolque-vivienda (caravana).

S-114. Merendero. Indica el lugar que puede utilizarse para el consumo de comidas o bebidas.

S-115. Punto de partida para excursiones a pie. Indica un lugar apropiado para iniciar excursiones a pie.

S-116. Campamento y terreno para remolques-vivienda. Indica la situación de un lugar donde puede acamparse con tienda de campaña o con remolque-vivienda.

S-117. Albergue de juventud. Indica la situación de un albergue cuya utilización está reservada a organizaciones juveniles.

S-118. Información turística. Indica la situación de una oficina de información turística.

S-119. Coto de pesca. Indica un tramo del río o lago en el que la pesca está sujeta a autorización especial.

S-120. Parque nacional. Indica la situación de un parque nacional cuyo nombre no figura inscrito.

S-121. Monumento. Indica la situación de una obra histórica o artística declarada monumento.

S-122. Otros servicios. Señal genérica para cualquier otro servicio, que se inscribirá en el recuadro blanco.

S-123. Área de descanso. Indica la situación de un área de descanso.

S-124. Estacionamiento para usuarios del ferrocarril. Indica la situación de una zona de estacionamiento conectada con una estación de ferrocarril y destinada principalmente para los vehículos de los usuarios que realizan una parte de su viaje en vehículo privado y la otra en ferrocarril.

S-125. Estacionamiento para usuarios del ferrocarril inferior. Indica la situación de una zona de estacio-

namiento conectada con una estación de ferrocarril inferior y destinada principalmente para los vehículos de los usuarios que realizan una parte de su viaje en vehículo privado y la otra en ferrocarril inferior.

S-126. Estacionamiento para usuarios de autobús. Indica la situación de una zona de estacionamiento conectada con una estación o una terminal de autobuses y destinada principalmente para los vehículos privados de los usuarios que realizan una parte de su viaje en vehículo privado y la otra en autobús.

S-127. Área de servicio. Indica en autopista o autovía la situación de un área de servicio.

Artículo 162. *Señales de orientación.*

1. Las señales de orientación se subdividen en: señales de preseñalización, señales de dirección, señales de identificación de carreteras, señales de localización, señales de confirmación y señales de uso específico en poblado.

2. Las señales de preseñalización se colocarán a una distancia adecuada de la intersección para que su eficacia sea máxima, tanto de día como de noche, teniendo en cuenta las condiciones viales y de circulación, especialmente la velocidad habitual de los vehículos y la distancia a la que sea visible dicha señal. Esta distancia podrá reducirse a unos 50 metros en los poblados pero deberá ser, por lo menos, de 500 metros en las autopistas y autovías. Estas señales podrán repetirse. La distancia entre la señal y la intersección podrá indicarse por medio de un panel complementario colocado encima de la señal; esa distancia se podrá indicar también en la parte superior de la propia señal.

La nomenclatura y significado de las señales de preseñalización son los siguientes:

S-200. Preseñalización de glorieta. Indica las direcciones de las distintas salidas de la próxima glorieta. Si alguna inscripción figura sobre fondo azul, indica que la salida conduce hacia una autopista o autovía.

S-220. Preseñalización de direcciones hacia una carretera convencional. Indica, en una carretera convencional, las direcciones de los distintos ramales de la próxima intersección cuando uno de ellos conduce a una carretera convencional.

S-222. Preseñalización de direcciones hacia una autopista o una autovía. Indica, en una carretera convencional, las direcciones de los distintos ramales de la próxima intersección cuando uno de ellos conduce a una autopista o una autovía.

S-222 a. Preseñalización de direcciones hacia una autopista o una autovía y dirección propia. Indica, en una carretera convencional, las direcciones de los distintos ramales de la próxima intersección cuando uno de ellos conduce a una autopista o una autovía. También indica la dirección propia de la carretera convencional.

S-225. Preseñalización de direcciones en una autopista o una autovía hacia cualquier carretera. Indica en una autopista o en una autovía las direcciones de los distintos ramales en la próxima intersección. También indica la distancia, el número y, en su caso, la letra del enlace y ramal.

S-230. Preseñalización con señales sobre la calzada en carretera convencional hacia carretera convencional. Indica las direcciones del ramal de la próxima salida y la distancia a la que se encuentra.

S-230 a. Preseñalización con señales sobre la calzada en carretera convencional hacia carretera convencional y dirección propia. Indica las direcciones del ramal de la próxima salida y la distancia a la que se encuentra. También indica la dirección propia de la carretera convencional.

S-232. Preseñalización con señales sobre la calzada en carretera convencional hacia autopista o autovía. Indica las direcciones del ramal de la próxima salida y la distancia a la que se encuentra.

S-232 a. Preseñalización con señales sobre la calzada en carretera convencional hacia autopista o autovía y dirección propia. Indica las direcciones del ramal de la próxima salida y la distancia a la que se encuentra. También indica la dirección propia de la carretera convencional.

S-235. Preseñalización con señales sobre la calzada en autopista o autovía hacia cualquier carretera. Indica las direcciones del ramal de la próxima salida, la distancia a la que se encuentra y el número del enlace.

S-235 a. Preseñalización con señales sobre la calzada en autopista o autovía hacia cualquier carretera y dirección propia. Indica las direcciones del ramal de la próxima salida, la distancia a la que se encuentra y el número del enlace. También indica la dirección propia de la autopista o autovía.

S-242. Preseñalización en autopista o autovía de dos salidas muy próximas hacia cualquier carretera. Indica las direcciones de los ramales de las dos salidas consecutivas de la autopista o autovía, la distancia, el número del enlace y la letra de cada salida.

S-242 a. Preseñalización en autopista o autovía de dos salidas muy próximas hacia cualquier carretera y dirección propia. Indica las direcciones de los ramales de las dos salidas consecutivas de la autopista o autovía, la distancia, el número del enlace y la letra de cada salida. También indica la dirección propia de la autopista o autovía.

S-250. Preseñalización de itinerario. Indica el itinerario que es preciso seguir para tomar la dirección que señala la flecha.

S-260. Preseñalización de carriles. Indica las únicas direcciones permitidas, en la próxima intersección, a los usuarios que circulan por los carriles señalados.

S-261. Preseñalización en carretera convencional de zona o área de servicio. Indica, en una carretera convencional, la proximidad de una salida hacia una zona o área de servicio.

S-263. Preseñalización en autopista o autovía de una zona o área de servicio con salida compartida. Indica, en autopista o autovía, la proximidad de una salida hacia una zona o área de servicio, y que ésta coincide con una salida hacia una o varias poblaciones.

S-263 a. Preseñalización en autopista o autovía de una zona o área de servicio con salida exclusiva. Indica, en autopista o autovía, la proximidad de una salida hacia una zona o área de servicio.

S-264. Preseñalización en carretera convencional de una vía de servicio. Indica, en carretera convencional, la proximidad de una salida hacia una vía de servicio desde la que puede accederse a los servicios indicados.

S-266. Preseñalización en autopista o autovía de una vía de servicio, con salida compartida. Indica, en autopista o autovía, la proximidad de una salida hacia una vía de servicio desde la que puede accederse a los servicios indicados, y que ésta coincide con una salida hacia una o varias poblaciones.

S-266 a. Preseñalización en autopista o autovía de una vía de servicio, con salida exclusiva. Indica, en autopista o autovía, la proximidad de una salida hacia una vía de servicio desde la que puede accederse a los servicios indicados.

S-270. Preseñalización de dos salidas muy próximas. Indica la proximidad de dos salidas consecutivas entre las que, por carecer de distancia suficiente entre sí, no es posible instalar otras señales de orientación individualizadas para cada salida.

Las letras o, en su caso, los números corresponden a los de las señales de preseñalización inmediatamente anteriores.

S-271. Preseñalización de área de servicio. Indica, en autopista o autovía, la salida hacia un área de servicio.

3. El significado y nomenclatura de las señales de dirección son los siguientes:

S-300. Poblaciones de un itinerario por carretera convencional. Indica los nombres de poblaciones situadas en un itinerario constituido por una carretera convencional y el sentido por el que aquéllas se alcanzan. El cajetín situado dentro de la señal define la categoría y número de la carretera. Las cifras inscritas dentro de la señal indican la distancia en kilómetros.

S-301. Poblaciones en un itinerario por autopista o autovía. Indica los nombres de poblaciones situadas en un itinerario constituido por una autopista o autovía y el sentido por el que aquéllas se alcanzan. El cajetín situado dentro de la señal define la categoría y número de la carretera. Las cifras inscritas dentro de la señal indican la distancia en kilómetros.

S-310. Poblaciones de varios itinerarios. Indica las carreteras y poblaciones que se alcanzan en el sentido que indica la flecha.

S-320. Lugares de interés por carretera convencional. Indica lugares de interés general que no son poblaciones situados en un itinerario constituido por una carretera convencional. Las cifras inscritas dentro de la señal indican la distancia en kilómetros.

S-321. Lugares de interés por autopista o autovía. Indica lugares de interés que no son poblaciones situados en un itinerario constituido por una autopista o autovía. Las cifras inscritas dentro de la señal indican la distancia en kilómetros.

S-322. Señal de destino hacia una vía ciclista o senda ciclable. Indica la existencia en la dirección apuntada por la flecha de una vía ciclista o senda ciclable. Las cifras escritas dentro de la señal indican la distancia en kilómetros.

S-341. Señales de destino de salida inmediata hacia carretera convencional. Indica el lugar de salida de una autopista o autovía hacia una carretera convencional. La cifra indica el número del enlace que se corresponde con el punto kilométrico de la carretera.

S-342. Señales de destino de salida inmediata hacia autopista o autovía. Indica el lugar de salida de una autopista o autovía hacia una autopista o autovía. La cifra indica el número del enlace que se corresponde con el punto kilométrico de la carretera.

S-344. Señales de destino de salida inmediata hacia una zona, área o vía de servicio. Indica el lugar de salida de cualquier carretera hacia una zona, área o vía de servicio.

S-347. Señales de destino de salida inmediata hacia una zona, área o vía de servicio, con salida compartida hacia una autopista o autovía. Indica el lugar de salida de cualquier carretera hacia una zona, área o vía de servicio, y que ésta coincide con una salida hacia una autopista o autovía.

S-348 a. Señal de destino en desvío. Indica que, por el itinerario provisional de desvío y en el sentido indicado por la flecha, se alcanza el destino que aparece en la señal.

S-348 b. Señal variable de destino. Indica que en el sentido apuntado por la flecha se alcanza el destino que aparece en la señal.

S-350. Señal sobre la calzada, en carretera convencional. Salida inmediata hacia carretera convencional. Indica, en la carretera convencional, en el lugar en que se inicia el ramal de salida, las direcciones que se alcan-

zan por la salida inmediata por una carretera convencional y, en su caso, el número de ésta.

S-351. Señal sobre la calzada en autopista y autovía. Salida inmediata hacia carretera convencional. Indica, en autopista y autovía, en el lugar en que se inicia el ramal de salida de cualquier carretera, las direcciones que se alcanzan por la salida inmediata por una carretera convencional y, en su caso, el número de ésta. También indica el número y, en su caso, la letra del enlace y ramal.

S-354. Señal sobre la calzada, en carretera convencional. Salida inmediata hacia autopista o autovía. Indica, en el lugar en que se inicia el ramal de salida, las direcciones que se alcanzan por la salida inmediata por una autopista o una autovía y, en su caso, el número de éstas.

S-355. Señal sobre la calzada en autopista y autovía. Salida inmediata hacia autopista o autovía. Indica, en el lugar en que se inicia el ramal de salida, las direcciones que se alcanzan por la salida inmediata por una autopista o autovía y, en su caso, el número de éstas. También indica el número y, en su caso, la letra del enlace y ramal.

S-360. Señales sobre la calzada en carretera convencional. Salida inmediata hacia carretera convencional y dirección propia. Indica, en una carretera convencional, las direcciones que se alcanzan por la salida inmediata hacia otra carretera convencional. También indica la dirección propia de la carretera convencional y su número.

S-362. Señales sobre la calzada en carretera convencional. Salida inmediata hacia autopista o autovía y dirección propia. Indica, en una carretera convencional, las direcciones que se alcanzan por la salida inmediata hacia una autopista o una autovía. También indica la dirección propia de la carretera convencional.

S-366. Señales sobre la calzada en autopista o autovía. Salida inmediata hacia carretera convencional y dirección propia. Indica, en una autopista o una autovía, las direcciones que se alcanzan por la salida inmediata hacia una carretera convencional, así como el número del enlace y, en su caso, la letra del ramal. También indica la dirección propia de la autopista o la autovía.

S-368. Señales sobre la calzada en autopista o autovía. Salida hacia autopista o autovía y dirección propia. Indica, en una autopista o una autovía, las direcciones que se alcanzan por la salida inmediata hacia una autopista o una autovía, así como el número del enlace y, en su caso, la letra del ramal. También indica la dirección propia de la autopista o de la autovía.

S-371. Señales sobre calzada en carretera convencional. Dos salidas inmediatas muy próximas hacia carretera convencional y dirección propia.

S-373. Señales sobre la calzada en autopista o autovía. Dos salidas inmediatas muy próximas hacia carretera convencional y dirección propia. Indica las direcciones de los ramales de las dos salidas consecutivas de la autopista o autovía, la distancia de la segunda, el número del enlace y la letra de cada salida. También indica la dirección propia de la autopista o autovía.

S-375. Señales sobre la calzada en autopista o autovía. Dos salidas inmediatas muy próximas hacia autopista o autovía y dirección propia. Indica las direcciones de los ramales de las dos salidas consecutivas de la autopista o autovía, la distancia de la segunda, el número del enlace y la letra de cada salida. También indica la dirección propia de la autopista o autovía.

4. Las señales destinadas a identificar las vías, sea por su número, compuesto en cifras, letras o una combinación de ambas, sea por su nombre, estarán constituidas por este número o este nombre encuadrados

en un rectángulo o en un escudo. Tienen la nomenclatura y el significado siguientes:

S-400. Itinerario europeo. Identifica un itinerario de la red europea.

S-410. Autopista y autovía. Identifica una autopista o autovía. Cuando ésta es de ámbito autonómico, además de la letra A y a continuación del número correspondiente o bien encima de la señal con un panel complementario, pueden incluirse las siglas de identificación de la comunidad autónoma. Ninguna carretera que no tenga características de autopista o autovía podrá ser identificada con la letra A. Cuando la autopista o autovía es una ronda o circunvalación la letra A podrá sustituirse por las letras indicativas de la ciudad, de acuerdo con el código establecido al efecto por los Ministerios de Fomento e Interior.

S-410 a. Autopista de peaje. Identifica una autopista de peaje.

S-420. Carretera de la red general del Estado. Identifica una carretera de la red general del Estado que no sea autopista o autovía.

S-430. Carretera autonómica de primer nivel. Identifica una carretera del primer nivel, que no sea autopista o autovía, de la red autonómica de la comunidad a la que corresponden las siglas de identificación.

S-440. Carretera autonómica de segundo nivel. Identifica una carretera del segundo nivel, que no sea autopista o autovía, de la red autonómica de la comunidad a la que corresponden las siglas de identificación.

S-450. Carretera autonómica de tercer nivel. Identifica una carretera del tercer nivel, que no sea autopista o autovía, de la red autonómica de la comunidad a la que corresponden las siglas de identificación.

5. Las señales de localización podrán utilizarse para indicar la frontera entre dos Estados o el límite entre dos divisiones administrativas del mismo Estado o el nombre de un poblado, un río, un puerto, un lugar u otra circunstancia de naturaleza análoga.

La nomenclatura y significado de las señales de localización son los siguientes:

S-500. Entrada a poblado. Indica el lugar a partir del cual rigen las normas de comportamiento en la circulación relativas a poblado.

S-510. Fin de poblado. Indica el lugar desde donde dejan de ser aplicables las normas de comportamiento en la circulación relativas a poblado.

S-520. Situación de punto característico de la vía. Indica un lugar de interés general en la vía.

S-540. Situación de límite de provincia. Indica el lugar a partir del cual la vía entra en una provincia.

S-550. Situación de límite de comunidad autónoma. Indica el lugar a partir del cual la vía entra en una comunidad autónoma.

S-560. Situación de límite de comunidad autónoma y provincia. Indica el lugar a partir del cual la vía entra en una comunidad autónoma y provincia.

S-570. Hito kilométrico en autopista y autovía. Indica el punto kilométrico de la autopista o autovía cuya identificación aparece en la parte superior.

S-570 a. Hito kilométrico en autopista de peaje. Indica el punto kilométrico de la autopista de peaje cuya identificación aparece en la parte superior.

S-571. Hito kilométrico en autopista y autovía que, además, forma parte de un itinerario europeo. Indica el punto kilométrico de la autopista o autovía que, además, forma parte de un itinerario europeo, cuya identificación aparece en la parte superior de la señal.

S-572. Hito kilométrico en carretera convencional. Indica el punto kilométrico de una carretera convencional cuya identificación aparece en la parte superior sobre

el fondo del color que corresponda a la red de carreteras a la que pertenezca.

S-573. Hito kilométrico en itinerario europeo. Indica el punto kilométrico de una carretera convencional y que forma parte de un itinerario europeo, cuyas letras y números aparecen en la parte superior de la señal.

S-574. Hito miriamétrico en autopista o autovía. Indica el punto kilométrico de una autopista o autovía cuando aquel es múltiplo de 10.

S-574 a. Hito miriamétrico en carretera convencional. Indica el punto kilométrico de una carretera convencional cuando aquel es múltiplo de 10.

S-574 b. Hito miriamétrico en autopista de peaje. Indica el punto kilométrico de una autopista de peaje cuando aquel es múltiplo de 10.

S-575. Hito miriamétrico. Indica el punto kilométrico de una carretera que no es autopista ni autovía cuando aquel es múltiplo de 10. Su color se corresponderá con el de la red de la que forma parte dicha carretera.

6. Las señales de confirmación tienen por objeto recordar, cuando las autoridades competentes lo estimen necesario, como puede ser a la salida de los poblados importantes, la dirección de la vía.

Cuando se indiquen distancias, las cifras que las expresen se colocarán después del nombre de la localidad. Su nomenclatura y significado son los siguientes:

S-600. Confirmación de poblaciones en un itinerario por carretera convencional. Indica, en carretera convencional, los nombres y distancias en kilómetros a las poblaciones expresadas.

S-602. Confirmación de poblaciones en un itinerario por autopista o autovía. Indica, en autopista o autovía, los nombres y distancias en kilómetros a las poblaciones expresadas.

7. Las señales de uso específico en poblado están constituidas por módulos, utilizados conjunta o separadamente, cuya finalidad común es comunicar que los lugares a que se refieren se alcanzan siguiendo el sentido marcado por la flecha, y cuya nomenclatura y significado respectivos son los siguientes:

S-700. Lugares de la red viaria urbana. Indica los nombres de calles, avenidas, plazas, glorietas o de cualquier otro punto de la red viaria.

S-710. Lugares de interés para viajeros. Indica los lugares de interés para los viajeros, tales como estaciones, aeropuertos, zonas de embarque de los puertos, hoteles, campamentos, oficinas de turismo y automóvil club.

S-720. Lugares de interés deportivo o recreativo. Indica los lugares en que predomina un interés deportivo o recreativo.

S-730. Lugares de carácter geográfico o ecológico. Indica los lugares de tipo geográfico o de interés ecológico.

S-740. Lugares de interés monumental o cultural. Indica los lugares de interés monumental, histórico, artístico o, en general, cultural.

S-750. Zonas de uso industrial. Indica las zonas de importante atracción de camiones, mercancías y, en general, tráfico industrial pesado.

S-760. Autopistas y autovías. Indica las autopistas y autovías y los lugares a los que por ellas puede accederse.

S-770. Otros lugares y vías. Indica las carreteras que no sean autopistas o autovías, los poblados a los que por ellas pueda accederse, así como otros lugares de interés público no comprendidos en las señales S-700 a S-760.

Artículo 163. *Paneles complementarios.*

Los paneles complementarios precisan el significado de la señal que complementan. Su nomenclatura y significado son los siguientes:

S-800. Distancia al comienzo del peligro o prescripción. Indica la distancia desde el lugar donde está la señal a aquél en que comienza el peligro o comienza a regir la prescripción de aquélla. En el caso de que esté colocada bajo la señal de advertencia de peligro por estrechamiento de calzada, puede indicar la anchura libre del citado estrechamiento.

S-810. Longitud del tramo peligroso o sujeto a prescripción. Indica la longitud en que existe el peligro o en que se aplica la prescripción.

S-820 y S-821. Extensión de la prohibición, a un lado. Colocada bajo una señal de prohibición, indica la distancia en que se aplica esta prohibición en el sentido de la flecha.

S-830. Extensión de la prohibición, a ambos lados. Colocada bajo una señal de prohibición, indica las distancias en que se aplica esta prohibición en cada sentido indicado por las flechas.

S-840. Preseñalización de detención obligatoria. Colocada bajo la señal de ceda el paso, indica la distancia a que se encuentra la señal de detención obligatoria o *stop* de la próxima intersección.

S-850 a S-853. Itinerario con prioridad. Panel adicional de la señal R-3, que indica el itinerario con prioridad.

S-860. Genérico. Panel para cualquier otra aclaración o delimitación de la señal o semáforo bajo el que este colocado.

S-870. Aplicación de la señalización. Indica, bajo la señal de prohibición o prescripción, que la señal se refiere exclusivamente al ramal de salida cuya dirección coincide aproximadamente con la de la flecha. Colocada bajo otra señal, indica que ésta se aplica solamente en el ramal de salida.

S-880. Aplicación de señalización a determinados vehículos. Indica, bajo la señal vertical correspondiente, que la señal se refiere exclusivamente a los vehículos que figuran en el panel, y que pueden ser camiones, vehículos con remolque, autobuses o ciclos.

S-890. Panel complementario de una señal vertical. Indica, bajo otra señal vertical, que ésta se refiere a las circunstancias que se señalan en el panel como nieve, lluvia o niebla.

Artículo 164. *Otras señales.*

Otras señales de indicación son las siguientes:

S-900. Peligro de incendio. Advierte del peligro que representa encender un fuego.

S-910. Extintor. Indica la situación de un extintor de incendios.

S-920. Entrada a España. Indica que se ha entrado en territorio español por una carretera procedente de otro país.

S-930. Confirmación del país. Indica el nombre del país hacia el que se dirige la carretera. La cifra en la parte inferior indica la distancia a la que se encuentra la frontera.

S-940. Limitaciones de velocidad en España. Indica los límites genéricos de velocidad en las distintas clases de carreteras y en zona urbana en España.

S-950. Radiofrecuencia de emisoras específicas de información sobre carreteras. Indica la frecuencia a que hay que conectar el receptor de radiofrecuencia para recibir información.

S-960. Teléfono de emergencia. Indica la situación de un teléfono de emergencia.

S-970. Apartadero. Indica la situación en un apartadero de un extintor de incendios y teléfono de emergencia.

S-980. Salidas de emergencias. Indica la situación de una salida de emergencia.

S-990. Cartel flecha indicativa señal de emergencia en túneles. Indica la dirección y distancia a una salida de emergencia.

Artículo 165. *Formato de las señales de indicación.*

La forma, color, diseño, símbolos, significado y dimensiones de las señales de indicación figuran en el Catálogo oficial de señales de circulación. La forma, símbolos y nomenclatura de las correspondientes señales figuran también en el anexo I de este reglamento.

SECCIÓN 5.^a DE LAS MARCAS VIALES

Artículo 166. *Objeto y clases.*

1. Las marcas sobre el pavimento, o marcas viales, tienen por objeto regular la circulación y advertir o guiar a los usuarios de la vía, y pueden emplearse solas o con otros medios de señalización, a fin de reforzar o precisar sus indicaciones.

2. Las marcas viales pueden ser: marcas blancas longitudinales, marcas blancas transversales, señales horizontales de circulación, otras marcas e inscripciones de color blanco y marcas de otros colores.

Artículo 167. *Marcas blancas longitudinales.*

La nomenclatura y significado de las marcas blancas longitudinales son los siguientes:

a) Marca longitudinal continua. Una marca longitudinal consistente en una línea continua sobre la calzada significa que ningún conductor con su vehículo o animal debe atravesarla ni circular con su vehículo sobre ella ni, cuando la marca separe los dos sentidos de circulación, circular por la izquierda de aquélla.

Una marca longitudinal constituida por dos líneas continuas adosadas tiene el mismo significado.

Una línea blanca continua sobre la calzada también puede indicar la existencia de un carril especial, y los conductores de los vehículos que circulen por el carril especial pueden sobrepasarla con las debidas precauciones para abandonarlo cuando así lo exija la maniobra o el destino que pretenden seguir. En este caso la marca es sensiblemente más ancha que en el caso general.

b) Marca longitudinal discontinua. Una línea discontinua en la calzada está destinada a delimitar los carriles con el fin de guiar la circulación, y significa que ningún conductor debe circular con su vehículo o animal sobre ella, salvo, cuando sea necesario y la seguridad de la circulación lo permita, en calzadas con carriles estrechos (de menos de tres metros de anchura).

Puede además estar destinada a:

1.º Anunciar al conductor que se aproxima a una marca longitudinal continua la prohibición que esta marca implica o la proximidad de un tramo de vía que presente un riesgo especial; en estos casos, la separación entre los trazos de la línea es sensiblemente más corta que en el caso general.

2.º Indicar la existencia de un carril especial (para determinar la clase de vehículos, de entrada o salida, u otro); en este caso la marca es sensiblemente más ancha que en el caso general.

c) Marcas longitudinales discontinuas dobles. Como caso especial de línea discontinua, las dobles que deli-

mitan un carril por ambos lados significan que éste es reversible, es decir, que en él la circulación puede estar reglamentada en uno u otro sentido mediante semáforos de carril u otros medios.

d) Marcas longitudinales continuas adosadas a discontinuas. Cuando una marca consista en una línea longitudinal continua adosada a otra discontinua, los conductores no deben tener en cuenta más que la línea situada en el lado por el que circulan. Cuando estas marcas separen sentidos distintos de circulación, esta disposición no impide que los conductores que hayan efectuado un adelantamiento vuelvan a ocupar su lugar normal en la calzada.

e) Marcas de guía en la intersección. Indican a los conductores cómo se debe realizar determinada maniobra en una intersección.

f) Líneas de borde y estacionamiento. A los efectos de este artículo, no se consideran incluidas las líneas longitudinales que delimitan, para hacerlos mas visibles, los bordes de la calzada o los lugares de estacionamiento contemplados en el artículo 170.

Artículo 168. *Marcas blancas transversales.*

La nomenclatura y significado de las marcas blancas transversales son los siguientes:

a) Marca transversal continua. Una línea continua, dispuesta a lo ancho de uno o varios carriles, es una línea de detención que indica que ningún vehículo o animal ni su carga debe franquearla en cumplimiento de la obligación impuesta por una señal horizontal o vertical de detención obligatoria, una señal de prohibición de pasar sin detenerse, un paso para peatones indicado por una marca vial, un semáforo o una señal de detención efectuada por un agente de la circulación o por la existencia de un paso a nivel o puente móvil.

Si, por circunstancias excepcionales, desde el lugar donde se ha efectuado la detención no existe visibilidad suficiente, el conductor deberá detenerse de nuevo en el lugar desde donde tenga visibilidad, sin poner en peligro a ningún usuario de la vía.

b) Marca transversal discontinua. Una línea discontinua dispuesta a lo ancho de uno o varios carriles es una línea de detención que indica que, salvo en circunstancias anormales que reduzcan la visibilidad, ningún vehículo o animal ni su carga deben franquearla, cuando tengan que ceder el paso, en cumplimiento de la obligación impuesta por una señal vertical u horizontal de «Ceda el paso», por una flecha verde de giro de un semáforo, o cuando no haya ninguna señal de prioridad por aplicación de las normas que rigen ésta.

c) Marca de paso para peatones. 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.

d) Marca de paso para ciclistas. Una marca consistente en dos líneas transversales discontinuas y paralelas sobre la calzada indica un paso para ciclistas, donde éstos tienen preferencia.

Artículo 169. *Señales horizontales de circulación.*

La nomenclatura de las señales horizontales de circulación es la siguiente:

a) Ceda el paso. Un triángulo, marcado sobre la calzada con el vértice opuesto al lado menor y dirigido hacia el vehículo que se acerca, indica a su conductor la obligación que tiene en la próxima intersección de

ceder el paso a otros vehículos. Si el mencionado triángulo está situado en un carril delimitado por líneas longitudinales, la anterior obligación se refiere exclusivamente a los vehículos que circulen por el citado carril.

b) Detención obligatoria o *stop*. El símbolo «*stop*», marcado sobre la calzada, indica al conductor la obligación de detener su vehículo ante una próxima línea de detención o, si esta no existiera, inmediatamente antes de la calzada a la que se aproxima, y de ceder el paso a los vehículos que circulen por esa calzada. Si el citado símbolo está situado en un carril delimitado por líneas longitudinales, la anterior obligación se refiere exclusivamente a los vehículos que circulen por el citado carril.

c) Señal de limitación de velocidad. Indica que ningún vehículo debe sobrepasar la velocidad expresada en kilómetros por hora. Si la cifra está situada en un carril delimitado por líneas longitudinales, la anterior prohibición se refiere exclusivamente a los vehículos que circulen por el citado carril. La limitación establecida se aplica hasta la próxima señal de «Fin de limitación», «Fin de limitación de velocidad» u otra señal de velocidad máxima diferente.

d) Flecha de selección de carriles. Una flecha situada en un carril delimitado por líneas longitudinales indica que todo conductor debe seguir la dirección, o una de las direcciones, indicada por la flecha en el carril en que aquél se halle o, si la señalización lo permite, cambiarse a otro carril. Esta flecha puede ir complementada con una inscripción de destino.

e) Flecha de salida. Indica a los conductores el lugar donde pueden iniciar el cambio de carril para tomar una salida y la dirección propia de ésta.

f) Flecha de fin de carril. Indica que el carril en que está situada termina próximamente y es preciso seguir su indicación.

g) Flecha de retorno. Una flecha, situada aproximadamente en el eje de una calzada de doble sentido de circulación y que apunta hacia la derecha, anuncia la proximidad de una línea continua que implica la prohibición de circular por su izquierda, e indica, por tanto, que todo conductor debe circular con su vehículo cuanto antes por el carril a la derecha de la flecha.

Artículo 170. *Otras marcas e inscripciones de color blanco.*

La nomenclatura y significado de otras marcas e inscripciones de color blanco son los siguientes:

a) Marca de bifurcación. Anuncia al conductor que se aproxima a una bifurcación en la calzada por la que transita, con posible reajuste del número total de carriles antes y después de ella.

b) Marca de paso a nivel. Las letras «P» y «N», una a cada lado de un aspa, indican la proximidad de un paso a nivel.

c) Inscripción de carril o zona reservada. Indica que un carril o zona de la vía están reservados, temporal o permanentemente, para la circulación, parada o estacionamiento de determinados vehículos tales como autobuses (bus), taxis y ciclos.

d) Marca de comienzo de carril reservado. Indica el comienzo de un carril reservado para determinados vehículos.

e) Marca de vía ciclista. Indica una vía ciclista o senda ciclable.

f) Líneas y marcas de estacionamiento. Delimitan los lugares o zonas de estacionamiento, así como la forma en que los vehículos deben ocuparlos.

g) Cebreado. Una zona marcada por franjas oblicuas paralelas enmarcadas por una línea continua significa que ningún conductor debe entrar con su vehículo o

animal en la citada zona, excepto los obligados a circular por el arcén.

h) Línea de borde de calzada. Delimita para hacerlo más visible el borde de la calzada.

i) Otras marcas o inscripciones de color blanco en la calzada repiten indicaciones de señales o proporcionan a los usuarios indicaciones útiles.

Artículo 171. *Marcas de otros colores.*

La nomenclatura y significado de marcas de otros colores son los siguientes:

a) Marca amarilla zigzag. Indica el lugar de la calzada en que el estacionamiento está prohibido a los vehículos en general, por estar reservado para algún uso especial que no implique larga permanencia de ningún vehículo. Generalmente se utilizará en zonas de parada (no estacionamiento) de autobuses o destinadas a la carga y descarga de vehículos.

b) Marca amarilla longitudinal continua. Una línea continua de color amarillo, en el bordillo o junto al borde de la calzada, significa que la parada y el estacionamiento están prohibidos o sometidos a alguna restricción temporal, indicada por señales, en toda la longitud de la línea y en el lado en que esté dispuesta.

c) Marca amarilla longitudinal discontinua. Una línea discontinua de color amarillo, en el bordillo o junto al borde de la calzada, significa que el estacionamiento está prohibido o sometido a alguna restricción temporal, indicada por señales, en toda la longitud de la línea y en el lado en que esté dispuesta.

d) Cuadrícula de marcas amarillas. Un conjunto de líneas amarillas entrecruzadas recuerda a los conductores la prohibición establecida en el artículo 59.1.

e) Damero blanco y rojo. Una cuadrícula de marcas blancas y rojas indica el lugar donde empieza una zona de frenado de emergencia y prohíbe la parada, el estacionamiento o la utilización de esta parte de la calzada con otros fines.

f) Marcas azules. Las marcas que delimitan los lugares en que el estacionamiento está permitido, que sean de color azul en lugar del normal color blanco, indican que, en ciertos periodos del día, la duración del estacionamiento autorizado está limitada.

Artículo 172. *Formato de las marcas viales.*

La forma, color, diseño, símbolos, significado y dimensiones de las marcas viales figuran en el Catálogo oficial de señales de circulación. La forma, símbolos y nomenclatura de las correspondientes marcas figuran también en el anexo I de este reglamento.

TÍTULO V

Señales en los vehículos

Artículo 173. *Objeto, significado y clases.*

1. Las señales en los vehículos están destinadas a dar a conocer a los usuarios de la vía determinadas circunstancias o características del vehículo en que están colocadas, del servicio que presta, de la carga que transporta o de su propio conductor.

2. Con independencia de las exigidas por otras reglamentaciones específicas, la nomenclatura y significado de las señales en los vehículos son las siguientes:

V-1. Vehículo prioritario. Indica que se trata de un vehículo de los servicios de policía, de extinción de incendios, protección civil y salvamento o de asistencia sanitaria, en servicio urgente, si se utiliza de forma simultánea

con el aparato emisor de señales acústicas especiales, al que se refieren las normas reguladoras de los vehículos.

V-2. Vehículos para obras o servicios, tractores agrícolas, maquinaria agrícola automotriz, demás vehículos especiales, transportes especiales y columnas militares. Indica que se trata de un vehículo de esta clase, en servicio, o de un transporte especial o columna militar.

V-3. Vehículo de policía. Señaliza un vehículo de esta clase en servicio no urgente.

V-4. Limitación de velocidad. Indica que el vehículo no debe circular a velocidad superior, en kilómetros por hora, a la cifra que figura en la señal.

V-5. Vehículo lento. Indica que se trata de un vehículo de motor, o conjunto de vehículos, que, por construcción, no puede sobrepasar la velocidad de 40 kilómetros por hora.

V-6. Vehículo largo. Indica que el vehículo o conjunto de vehículos tiene una longitud superior a 12 metros.

V-7. Distintivo de nacionalidad española. Indica que el vehículo está matriculado en España.

V-8. Distintivo de nacionalidad extranjera. Indica que el vehículo está matriculado en el país al que corresponden las siglas que contiene, y que su instalación es obligatoria para circular por España.

V-9. Servicio público. Indica que el vehículo está dedicado a prestar servicios públicos. El uso de esta señal sólo será exigible cuando así lo disponga la normativa reguladora del servicio público de que se trate.

V-10. Transporte escolar. Indica que el vehículo está realizando esta clase de transporte.

V-11. Transporte de mercancías peligrosas. Indica que el vehículo transporta mercancías peligrosas.

V-12. Placa de ensayo o investigación. Indica que el vehículo está efectuando pruebas especiales o ensayos de investigación.

V-13. Conductor novel. Indica que el vehículo está conducido por una persona cuyo permiso de conducción tiene menos de un año de antigüedad.

V-14. Aprendizaje de la conducción. Indica que el vehículo circula en función del aprendizaje de la conducción o de las pruebas de aptitud.

V-15. Minusválido. Indica que el conductor del vehículo es una persona con discapacidades que reducen su movilidad y que, por tanto, puede beneficiarse de las facilidades que se le otorguen con carácter general o específico.

V-16. Dispositivo de preseñalización de peligro. Indica que el vehículo ha quedado inmovilizado en la calzada o que su cargamento se encuentra caído sobre ella.

V-17. Alumbrado indicador de libre. Indica que los autotaxis circulan en condiciones de ser alquilados.

V-18. Alumbrado de taxímetro. Es el destinado, en los automóviles de turismo de servicio público de viajeros, a iluminar el contador taxímetro tan pronto se produzca la bajada de bandera.

V-19. Distintivo de inspección técnica periódica del vehículo. Indica que el vehículo ha superado favorablemente la inspección técnica periódica, así como la fecha en que deben pasar la próxima inspección.

V-20. Panel para cargas que sobresalen. Indica que la carga del vehículo sobresale posteriormente.

V-21. Cartel avisador de acompañamiento de transporte especial. Indica la circulación próxima de un transporte especial.

V-22. Cartel avisador de acompañamiento de ciclistas. Indica la circulación próxima de ciclistas.

V-23. Distintivo de vehículos de transporte de mercancías. Señaliza un vehículo de esta clase. Estará constituida por marcas reflectantes utilizadas para incrementar la visibilidad y el reconocimiento de camiones y

vehículos largos y pesados y sus remolques. El distintivo de los vehículos de transporte debe ajustarse a lo establecido para esta señal en el anexo XI del Reglamento General de Vehículos.

3. La forma, color, diseño, símbolos, dimensiones, significado y colocación de las señales en los vehículos se ajustarán a lo establecido en el anexo XI del Reglamento General de Vehículos.

Disposición adicional primera. *Comunidades autónomas.*

Lo dispuesto en este reglamento, de conformidad con lo establecido en el artículo 4 de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, se entenderá sin perjuicio de las competencias que tengan asumidas las comunidades autónomas que ostentan y ejercen conforme a sus Estatutos.

Disposición adicional segunda. *Uso obligatorio de cinturones de seguridad en turismos.*

El cumplimiento de la obligación de utilizar cinturones de seguridad u otros sistemas de retención homologados, correctamente abrochados o colocados tanto en circulación en vías urbanas como en interurbanas, impuesta en el artículo 117.1.a) y b) a los conductores y a los pasajeros de asientos determinados de los vehículos que en dicho precepto se especifican, sólo será exigible respecto de aquellos vehículos que se hayan matriculado con posterioridad al 15 de junio de 1992. Los mencionados vehículos que no llevasen en esa fecha instalados, en dichos asientos, los citados mecanismos no vendrán obligados a hacerlo, pero sí a utilizarlos sus pasajeros cuando los llevasen instalados.

Disposición adicional tercera. *Sistemas de retención infantiles.*

El Gobierno, dentro del plazo previsto en la Directiva 2003/20/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 8 de abril de 2003, por la que se modifica la Directiva 91/67/CEE del Consejo, sobre el uso obligatorio de cinturones de seguridad en vehículos de menos de 3,5 toneladas, continuará avanzando en el proceso de su transposición completa.

Disposición final primera. *Obligación de utilizar los chalecos reflectantes de alta visibilidad.*

La obligación de que los conductores de turismos deban utilizar el chaleco reflectante de alta visibilidad, impuesta en el artículo 118.3, será exigible transcurridos seis meses desde su entrada en vigor. Para los restantes conductores aludidos en dicho precepto, así como para los conductores y personal auxiliar de los vehículos pilotos de protección y acompañamiento, será exigible al día siguiente de su entrada en vigor.

Disposición final segunda. *Obligaciones sobre sistemas de retención infantiles.*

Las obligaciones impuestas en el artículo 117.2, párrafo tercero, serán exigibles a los seis meses desde su entrada en vigor.

ANEXO I

El Catálogo oficial de señales de circulación está constituido por los documentos que se relacionan a continuación:

Norma de carreteras 8.1-I.C Señalización vertical.
Norma de carreteras 8.2-I.C Marcas viales.
Norma de carreteras 8.3-I.C Señalización de obras.
Catálogo de señales verticales de circulación tomos I y II.

Los documentos indicados forman parte de la regulación básica establecida por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

Señales de circulación

ÍNDICE

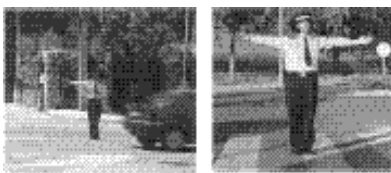
1. Señales y órdenes de los agentes de circulación.
 - 1.1 Señales con el brazo y otras.
 - 1.2 Señales desde los vehículos.
 - 1.3 Señales portátiles a utilizar por los agentes de circulación.
 - 1.4 Dimensiones señales y bastidores.
2. Paneles de mensaje variable.
 - Grupo 1. Mensajes preceptivos.
 - Grupo 2. Mensajes de advertencia de peligro.
 - Grupo 3. Mensajes informativos.
3. Señales de balizamiento.
 - 3.1 Dispositivos de barrera.
 - 3.2 Dispositivos de guía.
4. Semáforos.
 - 4.1 Semáforos reservados para peatones.
 - 4.2 Semáforos circulares para vehículos.
 - 4.3 Semáforos cuadrados para vehículos o de carril.
 - 4.4 Semáforos reservados a determinados vehículos.
5. Señales verticales de circulación.
 - 5.1 Señales de advertencia de peligro.
 - 5.2 Señales de prioridad.
 - 5.3 Señales de prohibición de entrada.
 - 5.4 Señales de restricción de paso.
 - 5.5 Otras señales de prohibición o restricción.
 - 5.6 Señales de obligación.
 - 5.7 Señales de fin de prohibición o restricción.
 - 5.8 Señales de indicaciones generales.
 - 5.9 Señales de carriles.
 - 5.10 Señales de servicio.
 - 5.11 Señales de preseñalización.
 - 5.12 Señales de dirección.
 - 5.13 Señales de identificación de carreteras.
 - 5.14 Señales de localización.
 - 5.15 Señales de confirmación.
 - 5.16 Señales de uso específico en poblado.
 - 5.17 Paneles complementarios.
 - 5.18 Otras señales.
6. Marcas viales.
 - 6.1 Marcas blancas longitudinales.
 - 6.2 Marcas blancas transversales.
 - 6.3 Señales horizontales de circulación.
 - 6.4 Otras marcas e inscripciones de color blanco.
 - 6.5 Marcas de otros colores.

1. SEÑALES Y ÓRDENES DE LOS AGENTES DE CIRCULACIÓN

1.1 SEÑALES CON EL BRAZO Y OTRAS



Brazo levantado verticalmente



Brazo o brazos extendidos horizontalmente



Balanceo de una luz roja o amarilla



Brazo extendido moviéndolo alternativamente de arriba a abajo



Otras señales



Señales hechas con silbato

1.2 SEÑALES DESDE LOS VEHÍCULOS



Bandera roja



Bandera verde



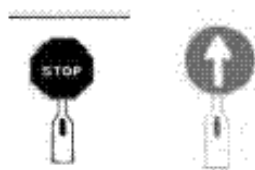
Bandera amarilla



Brazo extendido hacia abajo inclinado y fijo



Luz roja o amarilla intermitente o destellante hacia adelante



Regulación del paso

1.3 SEÑALES PORTÁTILES A UTILIZAR POR LOS AGENTES DE CIRCULACIÓN



P-17
Estrechamiento
de la calzada



P-50
Otros peligros



R-200
Prohibición de pasar
sin detenerse



R-301
Velocidad máxima



R-305
Adelantamiento
prohibido



R-400a
Sentido obligatorio



R-400b
Sentido obligatorio



R-500
Fin de prohibiciones

1.4 DIMENSIONES DE SEÑALES Y BASTIDORES

Las dimensiones de las señales a utilizar por los agentes de circulación en cualquier tipo de vía serán las siguientes:

Señales circulares: 50 cm de diámetro.

Señales triangulares: 70 cm de lado.

Altura de la señal en el bastidor (dos posiciones):

Máxima: 132 cm.

Mínima: 93 cm.

(Dimensión obtenida desde el suelo hasta la parte superior de la señal.)

2. PANELES DE MENSAJE VARIABLE

Grupo 1. Mensajes preceptivos

1.1. Variación en la adherencia

1.1.1. Firme deslizante

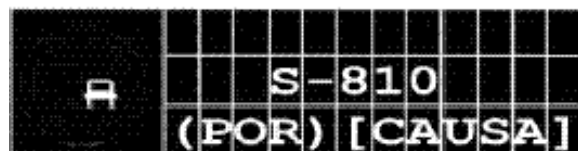
1.1.1.1 Limitación de velocidad



1.1.1.2 Limitación de distancia



1.1.1.3 Prohibición de adelantamiento a camiones



1.1.2. Nieve

1.1.2.1 Nieve nivel negro

1.1.2.1.1 Mensaje general

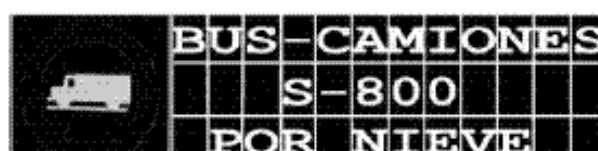
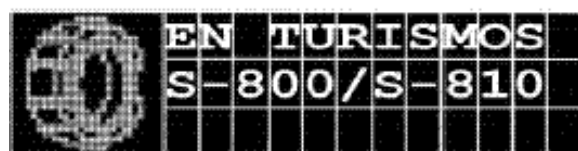


1.1.2.1.2 Mensaje estratégico



1.1.2.2 Nieve nivel rojo

1.1.2.2.1 General (alternante)



1.1.2.2.2 Sólo vehículos pesados

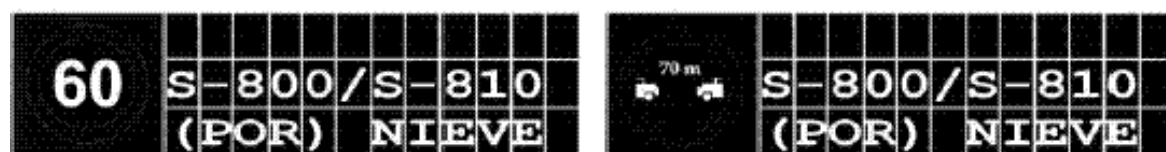


1.1.2.2.3 PMV en nieve

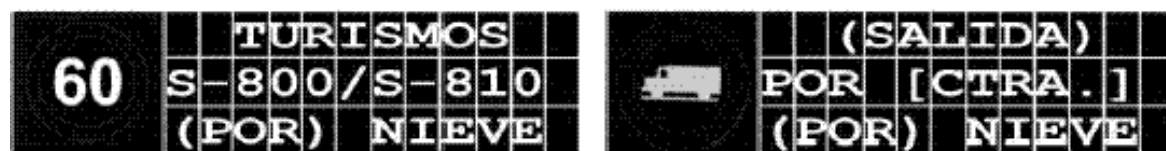


1.1.2.3 Nieve nivel amarillo

1.1.2.3.1 General: limitación de velocidad y distancia entre vehículos



1.1.2.3.2 General (alternante)



1.1.2.3.3 Salida camión (alternante)



1.1.2.4 Nieve nivel verde

1.1.2.4.1 En autopista o autovía



1.1.2.4.2 En carretera convencional



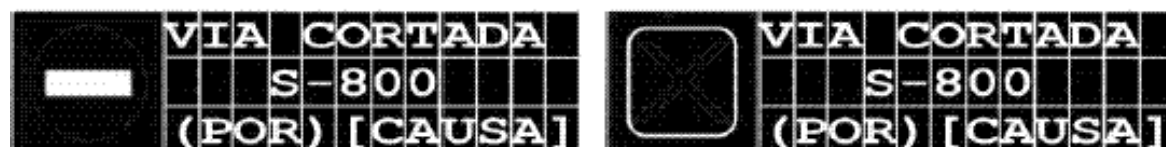
1.1.2.4.3 Específico camiones



1.2. Variación en los niveles del tráfico

1.2.1. Tráfico negro

1.2.1.1 General



1.2.1.2 Estratégico



1.2.2. Tráfico rojo y amarillo



1.2.2.1 Limitación de velocidad y distancia entre vehículos

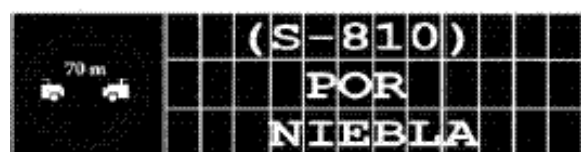
1.2.3. Tráfico verde

1.3. Variación en la visibilidad

1.3.1. Luz de cruce



1.3.2. Distancia entre vehículos



1.3.3. Limitaciones de velocidad



1.4. Variación en el viento

1.4.1. Limitaciones de velocidad



1.4.2. Prohibición de adelantamiento a camiones



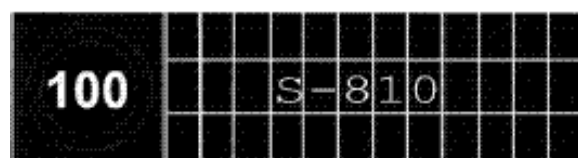
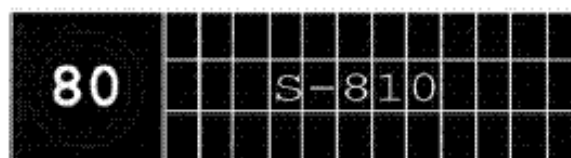
1.5. Variación en la capacidad de la vía

1.5.1. Aumento

1.5.1.1 Por carril directo

1.5.1.1.1 Antes del c. Directo

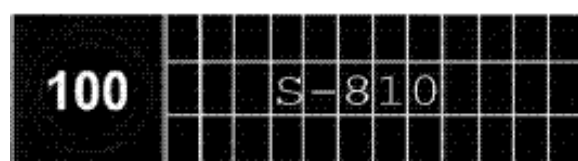
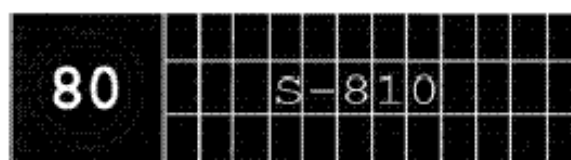
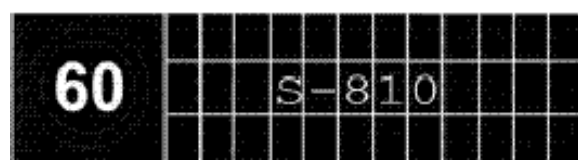
1.5.1.1.2 Durante el c. Directo



1.5.1.2 Por circulación en arcén

1.5.1.2.1 Antes

1.5.1.2.2 Durante



1.5.1.2.3 Final

1.5.2. Disminución

1.5.2.1 Estrechamiento /corte de carril/es

1.5.2.1.1 Por carril directo en sentido contrario

1.5.2.1.1.1 Antes



1.5.2.1.1.2 Durante



1.5.2.1.2 Otros



1.5.2.2 Ocupación de arcén

1.5.2.2.1 Por obras



1.5.2.2.2 Por accidente



1.6. Variación en el itinerario



1.6.1. Salida obligatoria

1.6.2. Gestión

1.6.3. Información

1.6.3.1 Gráficos en tiempo real

1.6.3.2 Tiempos de recorrido

1.6.3.2.1 General

1.6.3.2.2 Eventos (Causas)

Grupo 2. Mensajes de advertencia de peligro

2.1. Variación en la adherencia

2.1.1. Firme deslizante



2.1.2. Nieve



2.2. Variación en los niveles del tráfico

2.2.1. Tráfico negro

2.2.2. Tráfico rojo y amarillo

2.2.2.1 Antes



2.2.2.2 Durante



2.2.3. Tráfico verde

2.3. Variación en la visibilidad

2.3.1. Niebla



2.4. Variación en el viento

2.4.1. Viento: rachas



2.4.2. Viento: lateral



2.5. Variación en la capacidad de la vía

2.5.1. Aumento: circulación por arcén

2.5.1.1 Antes

2.5.1.2 Durante



2.5.1.3 Final



2.5.2. Disminución

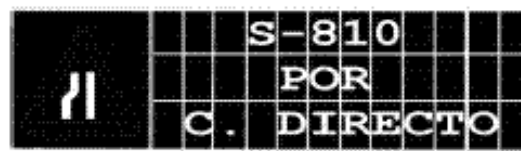
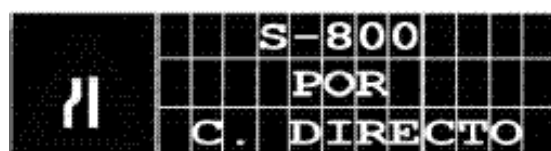
2.5.2.1 Estrechamiento /corte de carril/es

2.5.2.1.1 Por retorno de carril directo

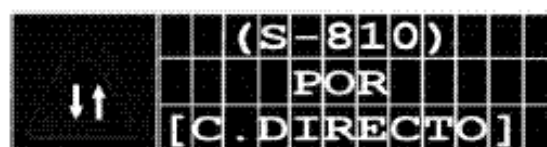
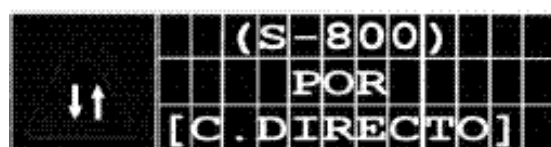
2.5.2.1.1.1 Retorno a la vía



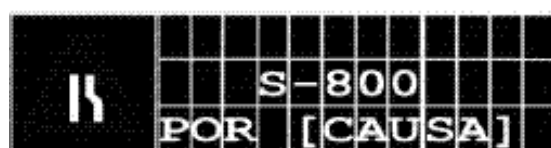
2.5.2.1.1.2 Antes



2.5.2.1.1.3 Antes/durante



2.5.2.1.2 Otros



2.5.2.2 Ocupación de arcén

2.5.2.2.1 Por obras



2.5.2.2.2 Por accidente



2.6. Variación en el itinerario

2.6.1. Obligatorio

2.6.2. Gestión

2.6.3. Información

Grupo 3. Mensajes informativos

3.1. Variación en la adherencia

3.2. Variación en los niveles del tráfico

3.2.1. Tráfico rojo y amarillo



3.3. Variación en la visibilidad

3.4. Variación en el viento

3.5. Variación en la capacidad de la vía

3.5.1. Aumento

3.5.1.1 Por carril directo

3.5.1.1.1 Antes



3.5.1.1.2 Durante



3.5.1.2 Por circulación por arcén

3.5.1.2.1 Antes



3.5.1.2.2 Durante

3.5.1.2.3 Final



3.5.2 Disminución

3.6. Variación en el itinerario

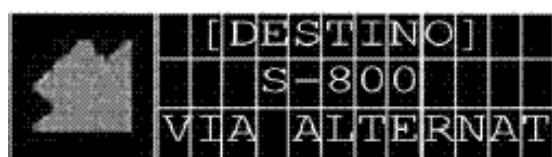
3.6.1. Obligatoria

3.6.2. Recomendada: reencaminamiento

3.6.3. Información

3.6.3.1 Gráficos en tiempo real: Mímicos

3.6.3.2 Tiempo de recorrido



3.6.3.2.1 General



3.6.3.2.2 Causas

3.6.3.2.2.1 Retenciones



3.6.3.2.2.2 Obras



3.6.3.2.2.3 Accidente



(*) Las indicaciones S-800 y S-810 hacen referencia al contenido de los paneles complementarios de señalización vertical del mismo nombre.

Instrucciones complementarias:

1.º Cualquier mensaje diferente de los establecidos deberá ser expresamente aprobado por el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, la autoridad autonómica responsable de la regulación de tráfico.

2.º En ningún caso el texto de un mensaje debe contener más de siete (7) palabras.

3.º Nunca se utilizarán más de dos mensajes alternados.

4.º En el caso de utilizarse paneles de mensajes variables que dispongan de dos áreas gráficas, se podrá complementar el mensaje incluyendo en la segunda otro de los pictogramas del tipo.

3. SEÑALES DE BALIZAMIENTO

3.1 DISPOSITIVOS DE BARRERA



Barrera fija



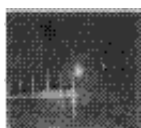
Barrera o semibarrera móvil



Panel direccional provisional



Banderitas, conos o dispositivos análogos

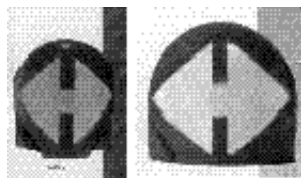


Luz roja fija

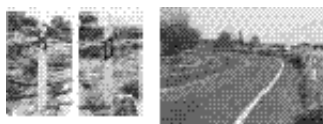


Luces amarillas fijas o intermitentes

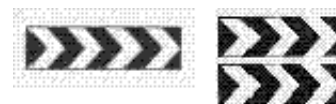
3.2 DISPOSITIVOS DE GUÍA



Hitos de vértice



Hitos de arista



Panel direccional permanente



Captafaros horizontales (ojos de gato)



Captafaros de barrera



Balizas planas



Balizas cilíndricas



Barrera lateral rígida



Barrera lateral semirrígida



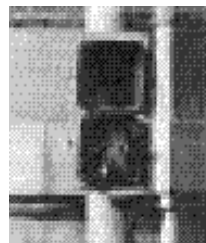
Barrera lateral desplazable

4. SEMÁFOROS

4.1 SEMÁFOROS RESERVADOS PARA PEATONES



Luz roja no intermitente en forma de peatón inmóvil



Luz verde no intermitente en forma de peatón en marcha

4.2 SEMÁFOROS CIRCULARES PARA VEHÍCULOS



Luz roja no intermitente



Luz roja intermitente



Luz amarilla no intermitente



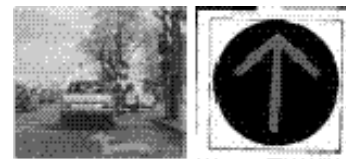
Luz amarilla intermitente



Luz verde no intermitente



Flecha negra

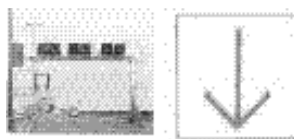


Flecha verde

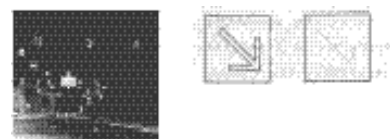
4.3 SEMÁFOROS CUADRADOS PARA VEHÍCULOS O DE CARRIL



Luz roja en forma de aspa



Luz verde en forma de flecha



Luz blanca o amarilla en forma de flecha

4.4 SEMÁFOROS RESERVADOS A DETERMINADOS VEHÍCULOS



Semáforos para ciclos y ciclomotores



Semáforos reservados para tranvías y autobuses

5. SEÑALES VERTICALES DE CIRCULACIÓN

5.1 SEÑALES DE ADVERTENCIA DE PELIGRO

P-1
Intersección con prioridadP-1a Intersección con
prioridad sobre vía
a la derechaP-1b Intersección con
prioridad sobre vía
a la izquierdaP-1c Intersección con
prioridad sobre incorporación
por la derechaP-1d Intersección con
prioridad sobre incorporación
por la izquierdaP-2 Intersección con
prioridad a la derecha

P-3 Semáforos

P-4 Intersección con
circulación giratoria

P-5 Puente móvil



P-6 Cruce de tranvía

P-7 Paso a nivel con
barreras

P-8 Paso a nivel sin barreras



P-9a Proximidad de un paso a nivel, puente móvil o muelle (lado derecho)



P-9b Aproximación a un paso a nivel, puente móvil o muelle (lado derecho)



P-9c Cercanía de un paso a nivel, puente móvil o muelle (lado derecho)



P-10a Proximidad de un paso a nivel, puente móvil o muelle (lado izquierdo)



P-10b Aproximación a un paso a nivel, puente móvil o muelle (lado izquierdo)



P-10c Cercanía de un paso a nivel, puente móvil o muelle (lado izquierdo)



P-11 Situación de un paso a nivel sin barreras



P-11a Situación de un paso a nivel sin barreras de más de una vía férrea



P-12 Aeropuerto



P-13a Curva peligrosa hacia la derecha



P-13b Curva peligrosa hacia la izquierda



P-14a Curvas peligrosas hacia la derecha



P-14b Curvas peligrosas hacia la izquierda



P-15 Perfil irregular



P-15a Resalto



P-15b Badén



P-16a Bajada con fuerte pendiente



P-16b Subida con fuerte pendiente



P-17 Estrechamiento de la calzada



P-17a Estrechamiento de la calzada por la derecha



P-17b Estrechamiento de la calzada por la izquierda



P-18 Obras



P-19 Pavimento deslizante



P-20 Peatones



P-21 Niños



P-22 Ciclistas

P-23 Paso de animales
domésticosP-24 Paso de animales en
libertadP-25 Circulación en los dos
sentidos

P-26 Desprendimiento



P-27 Muelle



P-28 Proyección de gravilla



P-29 Viento transversal



P-30 Escalón lateral



P-31 Congestión

P-32 Obstrucción en la
calzada

P-33 Visibilidad reducida

P-34 Pavimento deslizante por
hielo o nieve

P-50 Otros peligros

5.2 SEÑALES DE PRIORIDAD



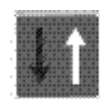
R-1 Ceda el paso

R-2 Detención obligatoria o
STOP

R-3 Calzada con prioridad



R-4 Fin de prioridad

R-5 Prioridad en sentido
contrarioR-6 Prioridad respecto al
sentido contrario

5.3 SEÑALES DE PROHIBICIÓN DE ENTRADA



R-100 Circulación prohibida



R-101 Entrada prohibida

R-102 Entrada prohibida a
vehículos de motorR-103 Entrada prohibida a
vehículos de motor, excepto
motocicletas de dos ruedasR-104 Entrada prohibida a
motocicletasR-105 Entrada prohibida a
ciclomotoresR-106 Entrada prohibida a
vehículos destinados al
transporte de mercancíasR-107 Entrada prohibida a
vehículos destinados al
transporte de mercancías con
mayor masa autorizada que la
indicadaR-108 Entrada prohibida a
vehículos que transporten
mercancías peligrosasR-109 Entrada prohibida a
vehículos que transporten
mercancías explosivas o
inflamablesR-110 Entrada prohibida a
vehículos que transporten
productos contaminantes del aguaR-111 Entrada prohibida a
vehículos agrícolas de motorR-112 Entrada prohibida a
vehículos de motor con
remolque, que no sea un
semirremolque o un remolque
de un solo ejeR-113 Entrada prohibida a
vehículos de tracción animalR-114 Entrada prohibida a
ciclosR-115 Entrada prohibida a
carros de manoR-116 Entrada prohibida a
peatonesR-117 Entrada prohibida a
animales de montura

5.4 SEÑALES DE RESTRICCIÓN DE PASO

R-200 Prohibición de pasar
sin detenerse

R-201 Limitación de masa

R-202 Limitación de masa
por ejeR-203 Limitación de
longitudR-204 Limitación de
anchura

R-205 Limitación de altura

5.5 OTRAS SEÑALES DE PROHIBICIÓN O RESTRICCIÓN



R-300 Separación mínima



R-301 Velocidad máxima

R-302 Giro a la derecha
prohibidoR-303 Giro a la izquierda
prohibido

R-304 Media vuelta prohibida

R-305 Adelantamiento
prohibidoR-306 Adelantamiento
prohibido para camionesR-307 Parada y
estacionamiento prohibidoR-308 Estacionamiento
prohibidoR-308a Estacionamiento
prohibido los días imparesR-308b Estacionamiento
prohibido los días paresR-308c Estacionamiento
prohibido la primera
quincenaR-308d Estacionamiento
prohibido la segunda
quincenaR-308e Estacionamiento
prohibido en vadoR-309 Zona de
estacionamiento limitadoR-310 Advertencias acústicas
prohibidas

5.6 SEÑALES DE OBLIGACIÓN



R-400a Sentido obligatorio



R-400b Sentido obligatorio



R-400c Sentido obligatorio



R-400d Sentido obligatorio



R-400e Sentido obligatorio



R-401a Paso obligatorio



R-401b Paso obligatorio



R-401c Paso obligatorio



R-402 Intersección de
sentido
giratorio obligatorio



R-403a Únicas direcciones y
sentidos permitidos



R-403b Únicas direcciones y
sentidos permitidos



R-403c Únicas direcciones y
sentidos permitidos



R-404 Calzada para
automóviles, excepto
motocicletas



R-405 Calzada para
motocicletas



R-406 Calzada para camiones
y furgones



R-407 a) Vía reservada para
ciclos o vía ciclista



R-407 b) Vía reservada para
ciclomotores



R-408 Camino para vehículos
de tracción animal



R-409 Camino reservado para
animales de montura



R-410 Camino reservado
para peatones



R-411 Velocidad mínima



R-412 Cadenas para nieve



R-413 Alumbrado de corto
alcance



R-414 Calzada para vehículos
que transporten mercancías
peligrosas



R-415 Calzada para vehículos
que transporten productos
contaminantes del agua



R-416 Calzada para vehículos
que transporten mercancías
explosivas o inflamables



R-417 Uso obligatorio del
cinturón de seguridad



R-418 Vía exclusiva para
vehículos dotados de equipo
de telepeaje operativo

5.7 SEÑALES DE FIN DE PROHIBICIÓN O RESTRICCIÓN



R-500 Fin de prohibiciones



R-501 Fin de la limitación de
velocidad



R-502 Fin de la prohibición
de adelantamiento



R-503 Fin de la prohibición
de adelantamiento para
camiones



R-504 Fin de zona de

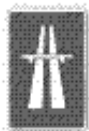


R-505 Fin de vía reservada



R-506 Fin de velocidad mínima

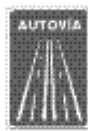
5.8 SEÑALES DE INDICACIONES GENERALES



S-1 Autopista



S-2 Fin de autopista



S-1a Autovía



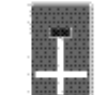
S-2a Fin de autovía

S-3 Vía reservada para
automóvilesS-4 Fin de vía reservada
para automóviles

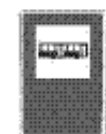
S-5 Túnel



S-6 Fin de túnel

S-7 Velocidad máxima
aconsejableS-8 Fin de velocidad máxima
aconsejadaS-9 Intervalo aconsejado de
velocidadesS-10 Fin de intervalo
aconsejado de velocidadesS-11 Calzada de sentido
únicoS-11a Calzada de sentido
únicoS-11b Calzada de sentido
únicoS-12 Tramo de calzada de
sentido únicoS-13 Situación de un paso
para peatonesS-14a Paso superior para
peatonesS-14b Paso inferior para
peatonesS-15a Preseñalización de
calzada sin salidaS-15b Preseñalización de
calzada sin salidaS-15c Preseñalización de
calzada sin salidaS-15d Preseñalización de
calzada sin salidaS-16 Zona de frenado de
emergencia

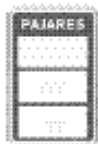
S-17 Estacionamiento

S-18 Lugar reservado
para taxis

S-19 Parada de autobuses



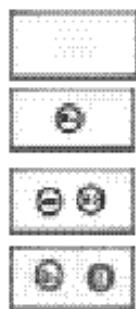
S-20 Parada de tranvías



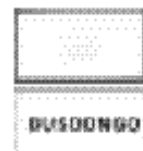
S-21 Transitabilidad en tramo o puerto de montaña



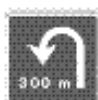
S-21.1 Transitabilidad en tramo o puerto de montaña



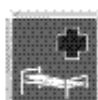
S-21.2 Transitabilidad en tramo o puerto de montaña



S-21.3 Transitabilidad en tramo o puerto de montaña



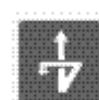
S-22 Cambio de sentido al mismo nivel



S-23 Hospital



S-24 Fin de obligación de alumbrado de corto alcance (cruce)



S-25 Cambio de sentido a distinto nivel



S-26a (300 m) Panel de aproximación a salida



S-26b (200 m) Panel de aproximación a salida



S-26c (100 m) Panel de aproximación a salida



S-27 Auxilio en carretera



S-28 Calle residencial



S-29 Fin de calle residencial



S-30 Zona a 30



S-31 Fin de zona a 30



S-32 Telepeaje



S-33 Senda ciclable



S-34 Apartadero



S-34a Apartadero

5.9 SEÑALES DE CARRILES



S-50a Carriles reservados para tráfico en función de la velocidad señalizada



S-50b Carriles reservados para tráfico en función de la velocidad señalizada



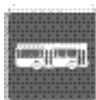
S-50c Carriles reservados para tráfico en función de la velocidad señalizada



S-50d Carriles reservados para tráfico en función de la velocidad señalizada



S-50e Carriles reservados para tráfico en función de la velocidad señalizada



S-51 Carril reservado para autobuses



S-52 Final de carril destinado a la circulación



S-52a Final de carril destinado a circulación



S-52b Final de carril destinado a circulación



S-53 Paso de uno a dos carriles de circulación



S-53a Paso de uno a dos carriles de circulación con especificación de la velocidad máxima en cada uno de ellos



S-53b Paso de dos a tres carriles de circulación



S-53c Paso de dos a tres carriles de circulación con especificación de la velocidad máxima en cada uno de ellos



S-60a Bifurcación hacia la izquierda en calzada de dos carriles



S-60b Bifurcación hacia la derecha en calzada de dos carriles



S-61a Bifurcación hacia la izquierda en calzada de tres carriles



S-61b Bifurcación hacia la derecha en calzada de tres carriles



S-62a Bifurcación hacia la izquierda en calzada de cuatro carriles



S-62b Bifurcación hacia la derecha en calzada de cuatro carriles



S-63 Bifurcación en calzada de cuatro carriles



S-64 Carril bici o vía ciclista adosada a la calzada

5.10 SEÑALES DE SERVICIO



S-100 Puesto de socorro



S-101 Base de ambulancia

S-102 Servicio de inspección
técnica de vehículos

S-103 Taller de reparación



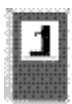
S-104 Teléfono



S-105 Surtidor de carburante

S-106 Taller de reparación y
surtidor de carburante

S-107 Campamento



S-108 Agua



S-109 Lugar pintoresco



S-110 Hotel o motel



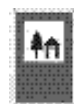
S-111 Restauración



S-112 Cafetería

S-113 Terreno para remolques-
vivienda

S-114 Merendero

S-115 Punto de partida para
excursiones a pieS-116 Campamento y terreno
para remolques-vivienda

S-117 Albergue de juventud



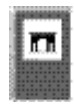
S-118 Información turística



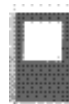
S-119 Coto de pesca



S-120 Parque nacional



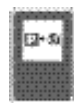
S-121 Monumento



S-122 Otros servicios

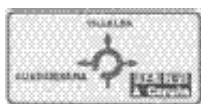


S-123 Área de descanso

S-124 Estacionamiento para
usuarios del ferrocarrilS-125 Estacionamiento para
usuarios del ferrocarril inferiorS-126 Estacionamiento para
usuarios de autobús

S-127 Área de servicio

5.11 SEÑALES DE PRESEÑALIZACIÓN



S-200 Preseñalización de glorieta



S-220 Preseñalización de direcciones hacia una carretera convencional



S-222 Preseñalización de direcciones hacia una autopista o autovía



S-222a Preseñalización de direcciones hacia una autopista o una autovía y dirección propia



S-225 Preseñalización de direcciones en una autopista o una autovía hacia cualquier carretera



S-230 Preseñalización con señales sobre la calzada en carretera convencional hacia carretera convencional



S-230a Preseñalización con señales sobre la calzada en carretera convencional hacia carretera convencional y dirección propia



S-232 Preseñalización con señales sobre la calzada en carretera convencional hacia autopista o autovía



S-232a Preseñalización con señales sobre la calzada en carretera convencional hacia autopista o autovía y dirección propia



S-235 Preseñalización con señales sobre la calzada en autopista o autovía hacia cualquier carretera



S-235a Preseñalización con señales sobre la calzada en autopista o autovía hacia cualquier carretera y dirección propia



S-242 Preseñalización en autopista o autovía de dos salidas muy próximas hacia cualquier carretera



S-242a Preseñalización en autopista o autovía de dos salidas muy próximas hacia cualquier carretera y dirección propia



S-250 Preseñalización de itinerario



S-260 Preseñalización de carriles



S-261 Preseñalización en carretera convencional de zona o área de servicios



S-263 Preseñalización en autopista o autovía de una zona o área de servicios con salida compartida



S-263a Preseñalización en autopista o autovía de una zona o área de servicios con salida exclusiva



S-264 Preseñalización en carretera convencional de una vía de servicio



S-266 Preseñalización en autopista o autovía de una vía de servicio con salida compartida



S-266a Presenalización en autopista o autovía de una vía de servicio con salida exclusiva

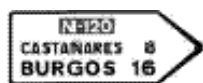


S-270 Presenalización de dos salidas muy próximas



S-271 Presenalización de área de servicio

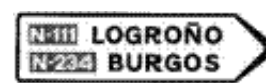
5.12 SEÑALES DE DIRECCIÓN



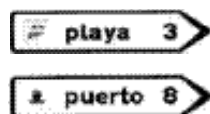
S-300 Poblaciones de un itinerario por carretera convencional



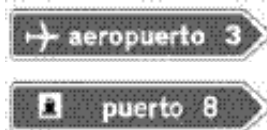
S-301 Poblaciones en un itinerario por autopista o autovía



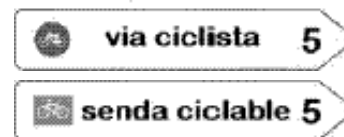
S-310 Poblaciones de varios itinerarios



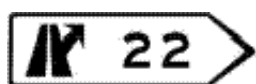
S-320 Lugares de interés por carretera convencional



S-321 Lugares de interés por autopista o autovía



S-322 Señal de destino hacia una vía ciclista o senda ciclable



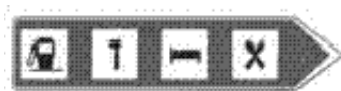
S-341 Señal de destino de salida inmediata hacia carretera convencional



S-342 Señal de destino de salida inmediata hacia autopista o autovía



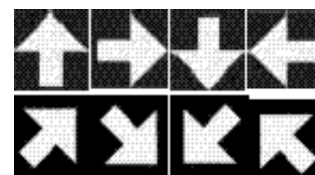
S-344 Señal de destino de salida inmediata hacia una zona, área o vía de servicios



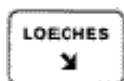
S-347 Señal de destino de salida inmediata hacia una zona, área o vía de servicios, con salida compartida hacia una autopista o autovía



S-348a Señal de destino en desvío



S-348b Señal variable de destino



S-350 Señal sobre la calzada, en carretera convencional. Salida inmediata hacia carretera convencional



S-351 Señal sobre la calzada, en autopista o autovía. Salida inmediata hacia carretera convencional



S-354 Señal sobre la calzada, en carretera convencional. Salida inmediata hacia autopista o autovía



S-355 Señal sobre la calzada, en autopista y autovía. Salida inmediata hacia autopista o autovía



S-360 Señales sobre la calzada en carretera convencional. Salida inmediata hacia carretera convencional y dirección propia



S-362 Señales sobre la calzada en carretera convencional. Salida inmediata hacia autopista o autovía y dirección propia



S-366 Señales sobre la calzada en autopista o autovía. Salida inmediata hacia carretera convencional y dirección propia



S-368 Señales sobre la calzada en autopista o autovía. Salida hacia autopista o autovía y dirección propia



S-371 Señales sobre calzada en carretera convencional, dos salidas inmediatas muy próximas hacia carretera convencional y dirección propia



S-373 Señales sobre la calzada en autopista o autovía. Dos salidas inmediatas muy próximas hacia carretera convencional y dirección propia



S-375 Señales sobre la calzada en autopista o autovía. Dos salidas inmediatas muy próximas hacia autopista o autovía y dirección propia

5.13 SEÑALES DE IDENTIFICACIÓN DE CARRETERAS



S-400 Itinerario europeo



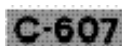
S-410
Autopista y autovía



S-410a
Autopista de peaje



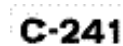
S-420 Carretera de la Red General del Estado



S-430 Carretera autonómica de primer nivel



S-440 Carretera autonómica de segundo nivel



S-450 Carretera autonómica de tercer nivel

5.14 SEÑALES DE LOCALIZACIÓN



S-500 Entrada a poblado



S-510 Fin de población



S-520 Situación de punto característico de la vía



S-540 Situación de límite de provincia



S-550 Situación de límite de comunidad autónoma



S-560 Situación de límite de comunidad autónoma y provincia



S-570 Hito kilométrico en autopista y autovía



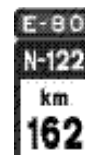
S-570a Hito kilométrico en autopista de peaje



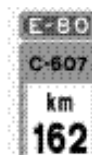
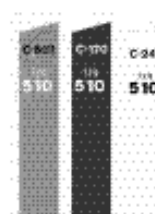
S-571 Hito kilométrico en autopista y autovía que, además, forma parte de un itinerario europeo



S-572 Hito kilométrico en carretera convencional



S-573 Hito kilométrico en itinerario europeo

S-574 S-574a S-574b
Hito miriamétrico en autopista, autovía, carretera convencional y autopista de peaje

S-575 Hito miriamétrico

5.15 SEÑALES DE CONFIRMACIÓN



S-600 Confirmación de poblaciones en un itinerario por carretera convencional



S-602 Confirmación de poblaciones en un itinerario por autopista o autovía

5.16 SEÑALES DE USO ESPECÍFICO EN POBLADO



S-700 Lugares de la red viaria urbana



S-710 Lugares de interés para viajeros



S-720 Lugares de interés deportivo o recreativo



S-730 Lugares de carácter geográfico o ecológico



S-740 Lugares de interés monumental o cultural



S-750 Zonas de uso industrial

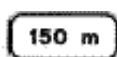


S-760 Autopistas y autovías

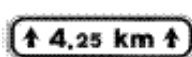


S-770 Otros lugares y vías

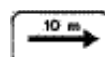
5.17 PANELES COMPLEMENTARIOS



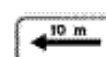
S-800 Distancia al comienzo del peligro o prescripción



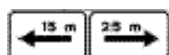
S-810 Longitud del tramo peligroso o sujeto a prescripción



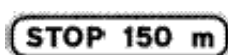
S-820 Extensión de la prohibición, a un lado



S-821 Extensión de la prohibición, a un lado



S-830 Extensión de la prohibición a ambos lados



S-840 Preseñalización de detención obligatoria



S-850 Itinerario con prioridad



S-851 Itinerario con prioridad



S-852 Itinerario con prioridad



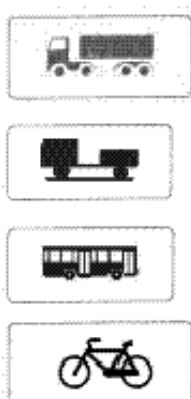
S-853 Itinerario con prioridad



S-860 Genérico



S-870 Aplicación de la señalización



S-880 Aplicación de señalización a determinados vehículos



S-890 Panel complementario de una señal vertical

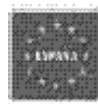
5.18 OTRAS SEÑALES



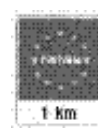
S-900 Peligro de incendio



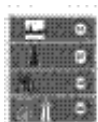
S-910 Extintor



S-920 Entrada a España



S-930 Confirmación del país



S-940 Limitaciones de velocidad en España



S-950 Radiofrecuencia de emisoras específicas de información sobre carreteras



S-960 Teléfono de emergencia



S-970 Apartadero



S-980 Salida de emergencia



S-990 Salida de emergencia

6. SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL Y MARCAS VIALES

6.1 MARCAS BLANCAS LONGITUDINALES



Marca longitudinal continua



Marca longitudinal discontinua



Marcas longitudinales discontinuas dobles



Marcas longitudinales continuas adosadas a discontinuas



Marca de guía en la intersección

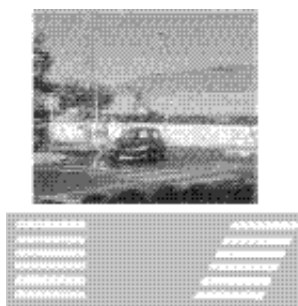
6.2 MARCAS BLANCAS TRANSVERSALES



Marca transversal continua



Marca transversal discontinua



Marca de paso para peatones



Marca de paso para ciclistas

6.3 SEÑALES HORIZONTALES DE CIRCULACIÓN



Ceda el paso



Detención obligatoria o STOP



Señal de limitación de velocidad



Flechas de selección de carriles



Flecha de salida



Flecha fin de carril



Flecha de retorno

6.4 OTRAS MARCAS E INSCRIPCIONES DE COLOR BLANCO



Marca de bifurcación



Inscripción de carril o zona reservada



Marcas de estacionamiento



Marca de comienzo de carril reservado



Marca de paso a nivel



Marca de vía ciclista



Cebreado



Línea de borde



Otras marcas

6.5 MARCAS DE OTROS COLORES



Marca amarilla en zigzag



Cuadrícula de marcas amarillas



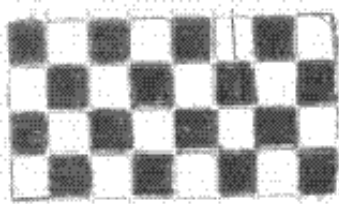
Marcas azules



Marca amarilla longitudinal continua



Marca amarilla longitudinal discontinua



Damero blanco y rojo

ANEXO II

Pruebas deportivas, marchas ciclistas y otros eventos

SECCIÓN 1.ª PRUEBAS DEPORTIVAS

Artículo 1. *Objeto.*

Esta normativa tiene por objeto establecer una regulación de la utilización de la vía para la realización de pruebas deportivas competitivas organizadas.

Artículo 2. *Tramitación de las solicitudes de autorización.*

La tramitación para solicitar la autorización de las pruebas deportivas por parte de la autoridad gubernativa correspondiente será la siguiente:

1. Competencias.

La competencia para expedir la autorización para celebrar una prueba deportiva corresponderá:

a) Al organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, cuando el recorrido de la prueba se desarrolle por vías de más de una comunidad autónoma.

b) A la comunidad autónoma correspondiente y a las Ciudades de Ceuta y Melilla, cuando la prueba se desarrolle íntegramente por vías situadas dentro de su ámbito territorial.

c) Al ayuntamiento, cuando la prueba se desarrolle íntegramente dentro del casco urbano, con exclusión de las travesías.

2. Informes.

a) Del titular de la vía: los organismos titulares de las vías por las que vayan a discurrir las pruebas deportivas emitirán informe sobre su viabilidad.

b) Del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico: cuando la competencia para autorizar las pruebas esté atribuida a una comunidad autónoma, ésta solicitará informe de las Jefaturas de Tráfico de las provincias por cuyo territorio discurran, y, en el caso de que la competencia esté atribuida a las Ciudades de Ceuta o de Melilla, éstas solicitarán informe de la Jefatura Local de Tráfico, siempre que la vigilancia y regulación del tráfico esté atribuida a la Administración General del Estado. En las comunidades autónomas que tengan transferida la competencia de ejecución en materia de vigilancia de la circulación, el informe se solicitará al órgano que la ejerza. Los informes fijarán los servicios de vigilancia.

c) Los informes previstos en los párrafos a) y b) tendrán carácter vinculante cuando se opongan a la realización de la prueba deportiva o la condicionen al cumplimiento de determinadas prescripciones técnicas.

3. Documentación.

La solicitud de autorización especial para celebrar pruebas deportivas se presentará dirigida al órgano competente con, al menos, 30 días de antelación, acompañada de los siguientes documentos:

a) Permiso de organización expedido por la federación deportiva correspondiente, cuando así lo exija la legislación deportiva.

b) Memoria de la prueba en el que se hará constar:

1.º Nombre de la actividad y, en su caso, número cronológico de la edición.

2.º Reglamento de la prueba.

3.º Croquis preciso del recorrido, fecha de celebración, itinerario, perfil, horario probable de paso por los

distintos puntos determinantes del recorrido y promedio previsto tanto de la cabeza de la prueba como del cierre de ésta.

4.º Identificación de los responsables de la organización, y concretamente del director ejecutivo, y del responsable de seguridad vial, que dirigirá la actividad del personal auxiliar habilitado.

5.º Número aproximado de participantes previstos.

6.º Proposición de medidas de señalización de la prueba y del resto de los dispositivos de seguridad previstos en los posibles lugares peligrosos, así como la función que deba desempeñar el personal auxiliar habilitado, todo ello mediante informe detallado y que será comunicado en su momento por el responsable de la seguridad vial de la prueba o las fuerzas del orden al personal responsable de la vigilancia de estos puntos conflictivos.

El responsable de seguridad vial de la prueba deberá conocer las normas de circulación, para lo cual deberá poseer permiso de conducción en vigencia.

Las autoridades competentes redactarán una instrucción específica que contendrá nociones básicas sobre regulación de tráfico, y cuyo contenido será de obligado conocimiento para el responsable de seguridad vial de la prueba.

7.º Justificante de la contratación de los seguros de responsabilidad civil y de accidentes a los que se refiere el artículo 14 de este anexo.

4. Resolución.

La autoridad competente dictará y notificará la resolución en el plazo de 10 días hábiles desde la presentación de la solicitud. Transcurrido este plazo sin que se haya dictado la resolución, se entenderá concedido el permiso para la organización de la prueba. Contra la resolución podrán interponerse los recursos que procedan. La resolución que se dicte fijará los servicios de vigilancia, cuyo coste correrá a cargo de los organizadores de la prueba.

Artículo 3. *Normativa aplicable.*

La actividad de las pruebas deportivas se regirá por las normas establecidas en esta normativa especial, por los reglamentos deportivos y demás normas que resulten de aplicación.

Artículo 4. *Uso de las vías.*

Las pruebas deportivas se disputarán con el tráfico completamente cerrado a los usuarios ajenos a dicha prueba, y gozarán del uso exclusivo de las vías en el espacio comprendido entre el vehículo de apertura con bandera roja y el de cierre con bandera verde.

Artículo 5. *Control de las pruebas deportivas.*

El control y orden de la prueba, tanto por lo que respecta a los participantes como al resto de usuarios de la vía, estará encomendado a los agentes de la autoridad o al personal de la organización habilitado, que actuará siguiendo las directrices de los agentes o del responsable de seguridad vial.

Artículo 6. *Obligaciones de los participantes.*

1. Todos los participantes en una prueba deportiva, con las excepciones previstas en este reglamento, están obligados al cumplimiento de las normas particulares del reglamento de la prueba y a las que en un momento determinado establezca o adopte, por seguridad, el responsable de la prueba o la autoridad competente, no

obstante estar eximidos del cumplimiento de las normas generales de circulación.

2. Cuando un participante no se encuentre en condiciones para mantener el horario previsto para el último de los participantes o sobrepase el tiempo previsto de cierre de control de la actividad, será superado por el vehículo con bandera verde, que indica el final de la zona de competición, por lo que deberá abandonar la prueba con el fin de no entorpecer el tráfico automovilístico y el desarrollo de la propia actividad. En caso de continuar deberá cumplir las normas y señales, y será considerado un usuario más de la vía.

Artículo 7. *Vehículos de apoyo.*

La organización dispondrá de vehículos de apoyo suficientes, banderines y medios adecuados para la señalización del recorrido, tanto por lo que respecta a los participantes como al resto de usuarios de la vía, así como de los servicios necesarios para retirar la señalización al terminar la actividad, y desperdicios que ocasionen los avituallamientos, dejando la vía y sus alrededores en el mismo estado que antes de su celebración.

Artículo 8. *Señalización de itinerarios.*

Los itinerarios deben señalizarse en los lugares peligrosos, incluso con la presencia de personal de la organización y con instrucciones precisas del responsable de seguridad vial. Las señalizaciones deberán ser retiradas o borradas una vez que pase el último participante y nunca serán colocadas de manera que provoquen confusión para la circulación rodada ajena a la actividad deportiva. Cuando las indicaciones se hagan sobre la calzada, se deberán utilizar materiales que se borren después de pocas horas.

Artículo 9. *Condiciones de la circulación.*

1. Todas las pruebas irán precedidas por un agente de la autoridad con una bandera roja y finalizadas por otro con una bandera verde, las cuales acotarán para los participantes y el resto de usuarios de la vía el inicio y fin del espacio ocupado para la prueba. Estará prohibida la circulación de vehículos en el espacio comprendido entre la bandera roja y la verde, excepto los vehículos autorizados expresamente y con la autorización situada en lugar visible.

Entre una y otra bandera, el personal auxiliar habilitado que realice funciones de orden, control o seguridad irá provisto de una bandera de color amarillo en indicación de atención o peligro, así como con vestimenta de alta visibilidad homologada y que responda a las prescripciones técnicas contenidas en el Real Decreto 1407/1992, de 20 de noviembre.

2. Sin perjuicio de ello, la organización incorporará vehículos pilotos de protección que estarán dotados de carteles que anuncien el comienzo y el final de la prueba, y deberán, en su caso, situar el coche de apertura y cierre de la prueba como mínimo 200 metros por delante y por detrás del primer participante y del último, respectivamente.

3. Las características de los vehículos piloto a que se hace referencia en el apartado anterior serán las siguientes:

a) Vehículos de apertura:

Portador de cartel con la inscripción «Atención: prueba deportiva. *STOP*», sin que en ningún caso exceda la anchura del vehículo.

Bandera roja.

Rotativo de señalización de color naranja.
Luces de avería y de cruce encendidas.

b) Vehículo de cierre:

Portador de cartel con la inscripción «Fin de carrera. CONTINÚE», sin que en ningún caso exceda la anchura del vehículo.

Bandera verde.

Rotativo de señalización de color naranja.
Luces de avería y de cruce encendidas.

Artículo 10. *Servicios sanitarios.*

1. La organización dispondrá la existencia durante la celebración de la actividad de la presencia obligatoria, como mínimo, de una ambulancia y de un médico para la asistencia de todos los participantes, sin perjuicio de su ampliación con más personal sanitario en la medida que se estime necesario.

2. En las pruebas cuya participación supere los 750 deportistas, se contará con un mínimo de dos médicos, dos socorristas y dos ambulancias, y deberá añadirse, como mínimo, una ambulancia y un médico por cada fracción suplementaria de 1.000 participantes.

Artículo 11. *Condición de los participantes.*

Los participantes que circulen fuera del espacio delimitado por los vehículos de señalización de inicio y fin de la prueba serán considerados usuarios normales de la vía, y no les será de aplicación esta normativa especial.

Artículo 12. *Requisitos de los responsables de la prueba.*

El director ejecutivo y el responsable de seguridad vial de la prueba deportiva deberán ser mayores de edad y tener conocimientos de las normas de circulación, para lo que será suficiente poseer la licencia o el permiso de conducción en vigor, así como conocimiento del reglamento de la prueba.

El responsable de seguridad vial deberá indicar de modo preciso a cada uno de los miembros del personal auxiliar habilitado la función que deban desempeñar, de acuerdo con la memoria aprobada por la autoridad gubernativa competente.

Artículo 13. *Personal auxiliar.*

El personal auxiliar para el mantenimiento del orden y control de la actividad deberá ser en número razonable, en función de las características de la actividad, dependerá del responsable de seguridad vial y deberá tener, como mínimo, las siguientes características:

a) Ser mayor de 18 años y poseer permiso de conducción.

b) Disponer por escrito de las instrucciones precisas dadas por el responsable de seguridad vial de la prueba y que habrán sido explicadas previamente por éste o por los agentes de la autoridad que den cobertura a la prueba.

c) Disponer de un sistema de comunicación eficaz que permita al responsable de seguridad vial entrar en contacto con el personal habilitado durante la celebración de la prueba.

d) Disponer de material de señalización adecuado, integrado, como mínimo, por conos y banderas verde, amarilla y/o roja, para indicar a los usuarios si la ruta está o no libre, o una situación de peligrosidad.

e) Deberá poder desplazarse de un punto a otro del recorrido para el ejercicio de sus funciones.

Artículo 14. Obligaciones de los participantes.

Todos los participantes de la prueba deben estar cubiertos por un seguro de responsabilidad civil que cubra los posibles daños a terceros hasta los mismos límites que para daños personales y materiales establece el Real Decreto 7/2001, de 12 de enero, para el seguro de responsabilidad civil de vehículos a motor de suscripción obligatoria, y un seguro de accidentes que tenga, como mínimo, las coberturas del seguro obligatorio deportivo regulado en el Real Decreto 849/1993, de 4 de junio, sin cuya preceptiva contratación no se podrá celebrar prueba alguna.

SECCIÓN 2.^a MARCHAS CICLISTAS**Artículo 15. Objeto y ámbito de aplicación.**

1. Esta normativa tiene por objeto establecer una regulación de las marchas ciclistas organizadas, concebidas como un ejercicio físico con fines deportivos, turísticos o culturales.

2. Se entenderá por marchas ciclistas organizadas aquellas actividades de más de 50 ciclistas.

Artículo 16. Marchas ciclistas organizadas.

Las normas establecidas en esta sección sólo regulan con carácter vinculante las marchas ciclistas organizadas.

Artículo 17. Requisitos de las marchas ciclistas organizadas.

Las marchas ciclistas organizadas deberán cumplir los requisitos administrativos indicados en el artículo 2 de la sección 1.^a de este anexo.

Artículo 18. Comunicación a las autoridades competentes.

La organización estará obligada a comunicar la celebración de la marcha ciclista a los ayuntamientos de las localidades por los que aquélla discurra.

Artículo 19. Control de las marchas ciclistas.

El control y orden de la marcha, tanto en lo que respecta a los participantes como al resto de usuarios de la vía, estará encomendado a los agentes de la autoridad o personal de la organización habilitado. Las órdenes o instrucciones emanadas de dicho personal durante el desarrollo de la actividad, que actuarán siguiendo las directrices de los agentes, tendrán la misma consideración que la de dichos agentes, al actuar como auxiliar de éstos.

Artículo 20. Obligaciones de los participantes.

Todos los participantes de una actividad ciclista organizada, con las excepciones previstas en este reglamento, podrán circular y agruparse libremente, siempre por su carril, excepto que por seguridad el responsable de la prueba o la autoridad competente puntualmente indique otro criterio durante el desarrollo de la marcha.

En general, los participantes deberán cumplir la normativa de circulación, especialmente cuando marchen desagrupados de los demás.

Artículo 21. Vehículos piloto de apoyo.

La organización dispondrá de vehículos piloto de apoyo suficiente, banderines y medios adecuados para la señalización del recorrido, tanto por lo que respecta a los participantes como al resto de usuarios de la vía, así como de los servicios necesarios para retirar la señalización al término de la actividad, y desperdicios que ocasionen los avituallamientos, dejando la carretera y sus alrededores en el mismo estado que antes de su celebración.

Artículo 22. Señalización de itinerarios.

Los itinerarios deben señalizarse en los lugares peligrosos, incluso con la presencia de personal de la organización habilitado y con instrucciones precisas del responsable de la organización. Las señalizaciones deberán ser retiradas o borradas una vez que pase el último participante y nunca serán colocadas de manera que provoquen confusión para la circulación rodada ajena a la actividad ciclista. Cuando las indicaciones se hagan sobre la calzada, se deberán utilizar materiales que se borren después de pocas horas.

Artículo 23. Condiciones de la circulación.

1. Todas las pruebas irán precedidas por un agente de la autoridad con una bandera roja y finalizadas por otro con una bandera verde, las cuales acotarán para los participantes y el resto de usuarios de la vía el inicio y el fin del espacio ocupado para la prueba. Entre una y otra el personal auxiliar habilitado que realice funciones de orden, control o seguridad irá provisto de una bandera de color amarillo en indicación de precaución.

2. Sin perjuicio de ello, la organización incorporará vehículos piloto de protección que estarán dotados de carteles que anuncien el comienzo y el final de la prueba, y deberán, en su caso, situar el coche de apertura y cierre de la prueba como mínimo 200 metros por delante y por detrás del primer participante y del último, respectivamente.

3. Las características de los vehículos piloto a los que se hace referencia en el apartado anterior serán las siguientes:

a) Vehículos de apertura:

Portador de cartel con la inscripción «Atención: marcha ciclista», sin que en ningún caso exceda la anchura del vehículo.

Bandera roja.

Rotativo de señalización de color naranja.

Luces de avería y de cruce encendidas.

b) Vehículo de cierre:

Portador de cartel con la inscripción «Fin marcha ciclista», sin que en ningún caso exceda la anchura del vehículo.

Bandera verde.

Rotativo de señalización de color naranja.

Luces de avería y de cruce encendidas.

Artículo 24. Servicios sanitarios.

1. La organización dispondrá durante la celebración de la actividad de la presencia obligatoria, como mínimo, de una ambulancia y de un médico para la asistencia de todos los participantes, sin perjuicio de su ampliación con más personal sanitario en la medida que se estime necesario.

2. En las pruebas cuya participación supere los 750 ciclistas, se contará con un mínimo de dos médicos, dos socorristas y dos ambulancias, y deberá añadirse, como mínimo, una ambulancia y un médico por cada fracción suplementaria de 1.000 participantes.

Artículo 25. *Comportamiento de los participantes.*

Los agentes de la autoridad y el personal auxiliar habilitado podrán impedir su continuidad en la actividad a aquellas personas que con sus acciones constituyan un peligro para el resto de los participantes o usuarios de las vías.

Artículo 26. *Requisitos de los responsables de la marcha.*

El director ejecutivo y el responsable de seguridad vial de la prueba deportiva deberán ser mayores de edad. Este último deberá conocer las normas de circulación, para lo cual deberá poseer permiso de conducción en vigencia.

El responsable de seguridad vial deberá indicar de modo preciso a cada uno de los miembros del personal auxiliar habilitado la función que deban desempeñar, de acuerdo con el reglamento particular aprobado por la autoridad gubernativa competente.

Artículo 27. *Personal auxiliar.*

El personal auxiliar para el mantenimiento del orden y control de la actividad deberá ser en número razonable, en función de las características de la actividad, dependerá del responsable de seguridad vial y deberá tener, como mínimo, las siguientes características:

- a) Ser mayor de 18 años y poseer permiso de conducción.
- b) Disponer por escrito de las instrucciones precisas dadas por el responsable de seguridad vial de la prueba y que habrán sido explicadas previamente por éste o por los agentes de la autoridad que den cobertura a la prueba.
- c) Estar debidamente identificado con petos y ropa visible. Disponer de un sistema de comunicación eficaz que permita al responsable de seguridad vial entrar en contacto con el personal habilitado durante la celebración de la prueba.
- d) Disponer de material de señalización adecuado, integrado, como mínimo, por conos y banderas verde, amarilla y/o roja, para indicar a los usuarios si la ruta está o no libre, o una situación de peligrosidad.
- e) Deberá desplazarse de un punto a otro del recorrido para el ejercicio de sus funciones.

Artículo 28. *Obligaciones de los participantes.*

Todos los participantes de la marcha deben estar amparados por un seguro de responsabilidad civil que cubra los posibles daños a terceros y por un seguro de accidentes que tenga, como mínimo, las coberturas del seguro obligatorio deportivo, sin cuya preceptiva contratación no se podrá celebrar prueba alguna.

Artículo 29. *Prohibiciones.*

Como norma general, está prohibido el seguimiento de coches de los participantes. Sólo los vehículos autorizados expresamente y con la autorización situada en lugar visible pueden circular detrás de los grupos de ciclistas.

Artículo 30. *Desarrollo de las marchas.*

Las marchas se desarrollarán con el tráfico abierto, sin perjuicio de que en ciertas circunstancias o momen-

tos pueda considerarse la opción de cerrar al tráfico determinadas zonas mientras dura el paso de los ciclistas.

Artículo 31. *Formación y habilitación del personal auxiliar.*

Por los Ministerios del Interior y de Educación, Cultura y Deporte se fijarán las condiciones, formación y habilitación del personal auxiliar de los agentes de la autoridad que pueda actuar en competiciones deportivas en carretera y marchas ciclistas.

SECCIÓN 3.^a OTROS EVENTOS

Artículo 32. *Participación de vehículos históricos.*

Aquellos eventos en que participen vehículos históricos conceptuados como tales de acuerdo con el Real Decreto 1247/1995, de 14 de julio, por el que se aprueba su reglamento regulador, o de más de 25 años de antigüedad en número superior a 10, en los que se establezca una clasificación de velocidad o regularidad inferior a 50 kilómetros por hora de media, así como su participación en acontecimientos o manifestaciones turísticas, concentraciones, concursos de conservación o elegancia y, en general, cualquier clase de evento en los que no se establezca clasificación alguna sobre la base del movimiento de los vehículos, ya sea en función de su velocidad o de la regularidad, precisarán de autorización administrativa.

Artículo 33. *Normativa aplicable.*

Las exhibiciones de vehículos antiguos a los que se refiere el artículo anterior se regirán, en lo que resulte de aplicación, por el artículo 2.3 de la sección 1.^a, si bien sólo será exigible el seguro de responsabilidad civil. La circulación por la vía pública de estas agrupaciones de vehículos deberá estar precedida y seguida de un vehículo piloto.

ANEXO III

Normas y condiciones de circulación de los vehículos especiales y de los vehículos en régimen de transporte especial

Las normas y condiciones de circulación de los vehículos especiales y de los vehículos en régimen de transporte especial se agrupan y sistematizan de la siguiente forma:

SECCIÓN 1.^a CONDICIONES DE CIRCULACIÓN COMUNES PARA LOS GRUPOS 1, 2 Y 3

1. Mantendrá una separación mínima de 50 m con el vehículo que le preceda y permitirá y facilitará el adelantamiento a los vehículos de marcha más rápida, y se detendrá si ello fuera preciso, y sin obligar en ningún caso a los conductores de otros vehículos a modificar bruscamente su velocidad o trayectoria.

2. Las detenciones y estacionamientos se efectuarán fuera de la calzada y del arcén.

3. El vehículo piloto está autorizado para utilizar la señal V-2 mientras preste el servicio, la cual deberá ser visible tanto hacia delante como hacia atrás y será desconectada al finalizar el servicio.

Entre el personal del vehículo piloto y el de la cabina del vehículo especial o en régimen de transporte especial deberán poder establecerse comunicaciones por radio y por teléfono en una lengua conocida por ambas partes.

4. Los vehículos especiales y los vehículos en régimen de transporte especial, además de los dispositivos de señalización que determina el Reglamento General de Vehículos para la categoría del vehículo en cuestión, deberán disponer de señales luminosas V-2 distribuidas de tal forma que quede perfectamente delimitado el contorno de la sección transversal de los vehículos, en sus frontales anterior y posterior, así como de señales V-4, V-5 (optativa de la V-4), V-6, V-16, V-20 y de las contempladas en el artículo 15.6 y 7 del Reglamento General de Circulación, cuando proceda. Asimismo utilizarán permanentemente el alumbrado de cruce.

5. En todo momento se cumplirán las disposiciones restrictivas de tránsito especialmente establecidas, las que se hallen señalizadas en la vía o las que sean indicadas por los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico.

6. La circulación deberá suspenderse saliendo de la plataforma, con ocasión de la existencia de fenómenos atmosféricos adversos que supongan un riesgo para la circulación, o cuando no exista una visibilidad de 150 m, como mínimo, tanto hacia delante como hacia atrás.

7. El titular del vehículo deberá cerciorarse, incluso recorriendo el itinerario previamente a la realización de cada viaje, de la no existencia de limitaciones u obstáculos físicos que lo impidan.

8. Los vehículos especiales o en régimen de transporte especial cuya anchura supere los cinco m precisarán acompañamiento de los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico. El titular deberá dar cuenta, con un mínimo de 72 horas de antelación, a los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico de la provincia de partida, del lugar, hora, fecha de la iniciación por cada uno de los viajes autorizados, indicará la matrícula del vehículo o las del conjunto de vehículos que realizarán el viaje y adjuntará copia de la autorización. Asimismo se dirigirá idéntico aviso al órgano designado para su recepción por el titular de la vía.

Además de éstas, deberán cumplirse para cada uno de los citados grupos las siguientes normas y condiciones de circulación:

Grupo 1. Normas y condiciones de circulación para vehículos en régimen de transporte especial al superar, por razón de la carga indivisible transportada, las masas o dimensiones máximas.

1. La puesta en circulación de estos vehículos deberá estar amparada por la autorización complementaria previa, contemplada en el artículo 14.2 del Reglamento General de Vehículos. Su circulación se ajustará a las normas generales de este reglamento que les sean de aplicación. Sobre ellas prevalecerán las condiciones de circulación que se fijen en la autorización complementaria de circulación.

2. En vías urbanas deberán seguir el itinerario determinado por la autoridad municipal.

3. Acompañamiento de vehículo piloto:

a) Por dimensiones: cuando el vehículo en régimen de transporte especial supere los tres m de anchura o su longitud supere los 20,55 m, deberá situarse detrás, a una distancia mínima de 50 m, en autopistas y autovías; y delante, en el resto de carreteras.

b) Por velocidad: además de lo dispuesto en el caso anterior, en el supuesto de que la velocidad de circulación sea inferior a la mitad de la genérica de la vía, en carreteras convencionales, se situará otro vehículo piloto detrás a una distancia mínima de 50 m.

4. Velocidades:

a) Vehículo con autorización genérica: la velocidad máxima de circulación permitida será de 70 km/h. Sobre

estas limitaciones prevalecerán las más restrictivas que figuren en la tarjeta ITV.

b) Vehículo con autorización específica: la velocidad máxima de circulación permitida será de 60 km/h. Sobre estas limitaciones prevalecerán las más restrictivas que figuren en la tarjeta ITV.

c) Vehículo con autorización excepcional: la velocidad máxima de circulación permitida será la fijada en la autorización, que en ningún caso superará los 60 km/h. Sobre estas limitaciones prevalecerán las más restrictivas que figuren en la tarjeta ITV.

5. Horario de circulación: todo vehículo que circule en régimen de transporte especial con autorización de carácter genérico o específico podrá hacerlo tanto de día como de noche; no obstante, para el de carácter excepcional podrá ser permitida entre la puesta y salida del sol cuando así conste en la autorización que se expida.

6. En el caso de los vehículos que circulen en régimen de transporte especial amparados por autorización específica o excepcional, el titular de esta autorización deberá dar cuenta el día antes a la realización de cada viaje, a los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico, de la provincia de partida, del lugar, fecha y hora de la iniciación del viaje, y remitirá copia de la autorización. Asimismo y en idénticos términos, se comunicará el viaje a los servicios del titular de la vía designados al efecto.

Grupo 2. Normas y condiciones de circulación para los vehículos especiales agrícolas y sus conjuntos que, por construcción, superan permanentemente las masas o dimensiones máximas.

1. Podrán circular por autovías, aunque no alcancen la velocidad de 60 km/h en llano, cuando no exista itinerario alternativo o vía de servicio adecuada.

2. Llevarán en todo momento el peine o corte desmontado si dispusieran de él.

3. Acompañamiento de vehículo piloto:

a) Por dimensiones: cuando se superen los 3,50 metros de anchura deberá situarse detrás, a una distancia mínima de 50 m, en autovías, y delante, en el resto de carreteras.

b) Por velocidad: en el supuesto de que la velocidad de circulación sea inferior a la mitad de la genérica de la vía, se situará detrás a dicha distancia mínima.

Grupo 3. Normas y condiciones de circulación para vehículos especiales y sus conjuntos de obras y de servicios que, por construcción, superan permanentemente las masas o dimensiones máximas.

1. Acompañamiento de vehículo piloto:

a) Por dimensiones: cuando se superen los 3,50 metros de anchura o su longitud supere los 30 metros, deberá situarse detrás, a una distancia mínima de 50 metros, en autopistas y autovías, y delante, en el resto de carreteras.

b) Por velocidad: en el supuesto de que la velocidad de circulación sea inferior a la mitad de la genérica de la vía, se situará detrás a dicha distancia mínima.

Grupo 4. Normas y condiciones de circulación para los demás vehículos especiales.

1. Circularán de acuerdo con las establecidas con carácter general para los vehículos especiales en el articulado de este reglamento.

2. El itinerario de los trenes turísticos será determinado por la autoridad competente en materia de regulación y vigilancia del tráfico, teniendo en cuenta las características de la vía, del tráfico y la concurrencia con otros usuarios.

SECCIÓN 2.^a 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

1. A los efectos de esta sección, se entenderá por:

a) Autoridad militar ordenante del desplazamiento: la persona legítimamente habilitada para firmar el documento que autoriza un transporte, determinando la modalidad y condiciones del movimiento y, en su caso, el órgano designado para la gestión del desplazamiento.

b) Jefe del convoy: personal que forma parte de un convoy y ejerce de autoridad sobre éste.

c) Jefe del transporte: el jefe de los medios de transporte que conforman la columna militar y responsable técnico.

d) 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».

e) 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 (tal como establece el anexo XI, señal V-2, del Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre).

2. La circulación de vehículos, columnas y convoyes militares se realizará evitando, en la medida de lo posible, el entorpecimiento al resto de usuarios. Salvo casos de urgencia, la autoridad militar ordenante del desplazamiento comunicará al organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, con al menos 48 horas de antelación, el itinerario y el horario previsto.

En situaciones de urgencia, esta comunicación se realizará directamente al Centro de Gestión de Tráfico de los servicios centrales de la Dirección General de Tráfico.

El jefe del convoy controlará y será responsable de que el movimiento se desarrolle con sujeción a lo establecido en esta sección y en el resto de la normativa que desarrolla el texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, y velará especialmente para que, tanto los conductores como los vehículos, porten la documentación exigida.

3. La circulación de vehículos especiales y vehículos en régimen de transporte especial no requerirá la autorización contemplada en el artículo 14 del Reglamento General de Vehículos, y será realizada en todo caso bajo la responsabilidad de la autoridad militar ordenante del desplazamiento.

Se exceptúa de la prohibición contenida en el artículo 18.2 de este reglamento a los conductores de vehículos militares que por su naturaleza precisen un sistema de comunicaciones internas.

4. La autoridad militar ordenante del desplazamiento podrá recabar la colaboración de los organismos titulares de las vías por las que vaya a realizarse el desplazamiento y solicitar la de las autoridades competentes en materia de vigilancia, regulación y control de tráfico.

Los responsables técnicos de las unidades encargadas de conservación, explotación y vialidad de carreteras de las distintas Administraciones titulares de las vías

públicas y de la vigilancia, control y regulación del tráfico prestarán con carácter prioritario y urgente la información y el apoyo que les fuera solicitado para hacer posible, si procede, la circulación de los vehículos especiales o en régimen de transporte especial a lo largo de las carreteras o en puntos concretos de ellas, de modo que aquella pueda realizarse sin menoscabo de la infraestructura viaria y con la menor repercusión para el resto de los usuarios.

La Policía Militar, Naval o Aérea, en su caso, regulará la circulación, siempre que sea necesario, a lo largo del desplazamiento.

5. La autoridad militar ordenante comunicará los movimientos de estos vehículos especiales o en régimen de transporte especial a las autoridades autonómicas y locales responsables de la vigilancia, regulación y control del tráfico en alguno de los tramos incluidos en el itinerario. Asimismo, deberá comunicarse, en su caso, a las sociedades concesionarias de autopistas de peaje.

6. Todo convoy de unidades de transporte que incluya vehículos especiales o en régimen de transporte especial estará sometido a las condiciones más restrictivas de circulación impuestas reglamentariamente a cada uno de los vehículos que lo compongan, y podrán circular por debajo de los límites mínimos de velocidad incluso los vehículos de protección o de acompañamiento.

La velocidad máxima del convoy no estará limitada por la impuesta a los vehículos especiales que lo integren, pues sólo vinculará a éstos cuando circulen aisladamente o en grupos de vehículos análogos.

No obstante lo anterior, salvo circunstancias excepcionales debidamente justificadas y de seguridad nacional, la circulación de estos vehículos se ajustará a lo establecido en la resolución por la que se establecen medidas especiales de regulación del tráfico que anualmente publica el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico y a lo que puedan disponer los órganos competentes de las comunidades autónomas que tengan transferidas competencias ejecutivas en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, así como las dictadas por los alcaldes. Igualmente, se estará a cuanto se contemple en la resolución anual del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico por la que se da publicidad a las limitaciones de paso para la circulación de vehículos especiales y en régimen de transporte especial en la red de carreteras de España.

7. Esta sección será, asimismo, aplicable a los vehículos militares de otros países que, en virtud de los acuerdos internacionales suscritos por el Reino de España, circulen por el territorio nacional.

COMUNIDAD AUTÓNOMA DE ANDALUCÍA

23515 *DECRETO 298/2003, de 21 de octubre, por el que se aprueban los Estatutos de la Universidad Pablo de Olavide, de Sevilla.*

La Constitución Española, en su artículo 27.10 reconoce la autonomía de las Universidades, siendo la Ley Orgánica 6/2001, de 21 de Diciembre, de Universidades, la que fija el marco de desarrollo de las funciones y competencias que han de convertir la institución universitaria en un instrumento eficaz de transformación al servicio de una sociedad democrática.

I. DISPOSICIONES GENERALES

MINISTERIO DEL INTERIOR

9481 *Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores.*

El texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto legislativo 339/1990, de 2 de marzo, fue desarrollado por el Reglamento General de Conductores, aprobado por el Real Decreto 772/1997, de 30 de mayo. Las múltiples modificaciones parciales que ha sufrido el citado Reglamento, como por ejemplo la última realizada mediante el Real Decreto 62/2006, de 27 de enero, que la adaptó al sistema del permiso y licencia de conducción por puntos, hace necesario dictar un nuevo Reglamento General de Conductores que sustituya al vigente y que facilite su conocimiento y aplicación.

Por otra parte, la Directiva 2006/126/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de diciembre, sobre el Permiso de Conducción, en aras de una mayor claridad, ha procedido a refundir las distintas modificaciones de la Directiva 91/439/CEE del Consejo, de 29 de julio de 1991, sobre el Permiso de Conducción, que a su vez fue incorporada a nuestro derecho interno a través del vigente Reglamento General de Conductores.

La Directiva 2006/126/CE, publicada en el Diario Oficial de la Unión Europea el 30 de diciembre de 2006, señala como uno de sus primordiales objetivos profundizar en su afán armonizador de las normas sobre el permiso de conducción, perseguido ya, aunque más tímidamente, por la Directiva 91/439/CEE, de 29 de julio. Pese a los avances conseguidos desde entonces, subsisten diferencias significativas entre los Estados miembros, particularmente las relativas a la periodicidad en la renovación de los permisos de conducción, las subcategorías de vehículos o el modelo comunitario de permiso. En este último punto, hay que tener en cuenta que actualmente coexisten más de 110 modelos y es preciso establecer definitivamente un modelo único, todo ello como elemento indispensable de la política común que contribuya a aumentar la seguridad de la circulación vial facilitando, además, la libre circulación de las personas que se establecen en un Estado miembro distinto de aquel que ha expedido el permiso.

Es, por tanto, objeto de este reglamento, por una parte, hacer un desarrollo actualizado de los artículos 5 párrafos a), b) y h) del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto legislativo 339/1990, de 2 de marzo, tras su última modificación por la Ley 17/2005, de 19 de julio, y de parte de su Título IV, «De las autorizaciones administrativas», en concreto de los artículos 59, 60, 63, 64, 65 y 67 y, por otra, transponer a la normativa española la Directiva 2006/126/CE, de 20 de diciembre, del Parlamento Europeo y del Consejo, en una manifiesta voluntad de asumir con celeridad los principios que la inspiran.

Son novedades y objetivos de la citada Directiva y, por lo tanto, de este reglamento:

El reconocimiento recíproco de los permisos de conducción expedidos por los Estados miembros, señalando períodos de vigencia más uniformes, diez años para las categorías AM, A1, A2, A, B y B+E y cinco años para las que autorizan a conducir camiones y autobuses, así como para el BTP, permiso válido sólo en el ámbito nacional que se incluye por vez primera y autoriza a conducir taxis y vehículos prioritarios y vehículos de transporte escolar de hasta 9 plazas.

Así como el establecimiento, por una parte, de un modelo único de permiso de conducción ya que, a partir de la puesta en aplicación de la Directiva y de este reglamento, sólo podrá ser expedido en tarjeta de plástico, de acuerdo con el modelo que se recoge en el anexo I de ambos textos normativos, siendo progresivamente retirados los actualmente admitidos en los distintos Estados.

Y, por otra parte, el establecimiento de una red europea, o registro común de permisos de conducir, que permita a los Estados miembros el necesario intercambio de información sobre los permisos que hayan expedido, canjeado, sustituido, renovado o anulado.

Destaca la implantación del acceso progresivo como opción para obtener los permisos de conducción de determinados tipos de vehículos, como por ejemplo el de la nueva clase de permiso A2 que autoriza a conducir motocicletas de potencia media.

Igualmente, se prevé la posibilidad de autorizar con el permiso de clase B la conducción de conjuntos de vehículos que excedan de 3500 kg, sin rebasar los 4250 kg, tras la superación de una prueba de control de aptitudes y comportamientos que podrá ser sustituida por la superación de una formación específica, en los términos que se fijen por Orden del Ministro del Interior.

Asimismo, se crea una nueva categoría de permiso, ésta sí con eficacia en el espacio comunitario, la clase AM, que sustituye a la hasta ahora existente licencia para conducir ciclomotores, estableciendo los quince años como edad mínima para obtenerlo, y los dieciocho años para que autorice a transportar pasajeros.

Novedosa y sin duda importante resulta la inclusión de normas referidas a los examinadores del permiso de conducción, cuya cualificación mínima se recoge en el anexo IV de la Directiva y que también es objeto de una detallada descripción en el anexo VIII del presente reglamento, relativo a las condiciones que debe reunir el personal examinador, requisitos, su cualificación inicial y garantía de calidad.

Se da con ello, por otra parte, cumplimiento a la previsión legal que en la disposición adicional undécima de la Ley 17/2005, de 19 de julio, se hace respecto de la profesionalización, especialización y nivel requerido de formación de los empleados públicos, en particular de aquellos que se ocupan de la realización de las pruebas de aptitud para la obtención de autorizaciones administrativas para conducir, lo cual redundará finalmente en lograr una mejor seguridad vial.

Son, además, nítidamente identificables en este nuevo reglamento otros tres objetivos que le convierten en una norma de fácil manejo y de más segura aplicación.

En primer lugar, pretende armonizar, unificando gran parte de la normativa sobre conductores, en exceso dispersa y, sin duda, prolífica, en un sólo texto, dotando así al sistema de mayor certeza y consecuente seguridad jurídica.

En segundo lugar, se simplifican los procedimientos administrativos de conductores y se eliminan todos aquellos requisitos y exigencias a los ciudadanos no acordes con la normativa actual.

Por último, se elabora el reglamento con una estructura ya ensayada en otros y utilizada igualmente por la Directiva europea sobre el permiso de conducción, haciéndolo más racional. Se descarga de contenido el articulado y se lleva a los ocho anexos de que consta, que podrán ser modificados por Orden, todo aquello que hubiera necesitado en un desarrollo posterior del Real Decreto, de la aprobación de diversas Ordenes Ministeriales, facilitando previsoramente así eventuales modificaciones futuras.

Se estructura en un real decreto con un artículo único por el que se aprueba el presente reglamento, una disposición derogatoria y seis disposiciones finales.

El reglamento se divide en cinco títulos, once disposiciones adicionales, doce disposiciones transitorias y ocho anexos.

El Título I, sobre las autorizaciones administrativas para conducir, recoge las normas generales y condiciones para el otorgamiento, validez, vigencia y prórroga de éstas. Se regulan con especial minuciosidad las causas que pueden dar lugar a la declaración de pérdida de vigencia de tales autorizaciones cuando se constata la pérdida de los requisitos exigidos para su otorgamiento o de la totalidad del crédito de puntos que un conductor tenga asignado.

Regula, además, con suficiente nitidez todo lo relativo a los permisos expedidos en otros Estados miembros de la Unión Europea o que formen parte del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo, con estricta sujeción a las normas comunitarias y a los criterios de la Sentencia del Tribunal de Justicia de las comunidades europeas de 9 de septiembre de 2004, así como los requisitos para la validez en España de los permisos expedidos en terceros países.

Mejora la regulación de la autorización especial para conducir los vehículos destinados al transporte de mercancías peligrosas, ajustando ésta a las nuevas disposiciones del Acuerdo Europeo sobre Transporte Internacional de mercancías peligrosas por carretera (ADR).

Por otra parte, se suprime la autorización especial para conducir vehículos que realicen transporte escolar o de menores, por cuanto se impone como un requisito que dificulta el acceso a esta actividad pero sin que contribuya a aumentar la seguridad vial con respecto a las demás autorizaciones para conducir.

El Título II, sobre la enseñanza de la conducción y las pruebas de aptitud para obtener las autorizaciones administrativas para conducir, logra una importante clarificación al descargar del articulado todo aquello que, sobre documentación a presentar o incluir en los expedientes, previendo para ello métodos telemáticos, y sobre contenido y forma de realizar las pruebas, tanto las de conocimientos como las de aptitudes y comportamientos, resulta susceptible de ser incluido en los anexos correspondientes.

El Título III, versa sobre los permisos de conducción expedidos por las Fuerzas Armadas y la Dirección General de la Policía y de la Guardia Civil y sobre su canje.

El Título IV, sobre infracciones y sanciones a los preceptos de este reglamento, que se ajustarán en su tramitación y sanción a los preceptos del Título V del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, en especial a su artículo 67.

Por último, el Título V se ocupa del Registro de Conductores e Infractores, y prevé, como novedad, que se incluya entre sus datos el crédito de puntos de que dispone un conductor.

Las once disposiciones adicionales regulan distintos aspectos que son necesarios para completar y hacer posible, conforme a la normativa vigente, la aplicación de lo dispuesto en el propio reglamento. Las doce disposiciones transitorias retrasan la aplicación de algunas novedades del mismo o, en su caso, permiten que algunas materias se sigan regulando por la normativa anterior durante un tiempo.

Finalmente, los ocho anexos referidos, respectivamente, al permiso comunitario de conducción; a la licencia de conducción, que ha quedado reducida sólo a dos clases, para vehículos agrícolas y para personas con la movilidad reducida, así como a las otras autorizaciones administrativas para conducir; a la documentación necesaria para obtener las distintas autorizaciones; a las aptitudes psicofísicas que deben reunir los conductores; a las pruebas a realizar para obtener las distintas autorizaciones; a la organización, desarrollo y criterios de calificación de dichas pruebas; a los vehículos a utilizar; y, para terminar, el ya señalado anexo VIII sobre el personal examinador, vienen a hacer de este texto reglamentario un texto de fácil consulta y aplicación sencilla.

Cabe señalar que a través de los Anexos I y VII, se ha procedido a transponer la Directiva 2008/65/CE, de 27 de junio de 2008, por la que se modifica la Directiva 91/439/CEE, sobre el permiso de conducción, respecto al uso de vehículos sin pedal de embrague.

Este reglamento ha sido informado por el Consejo Superior de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 5.2.e) del Real Decreto 317/2003, de 14 de marzo, por el que se regula la organización y funcionamiento del Consejo Superior de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial.

Asimismo, ha sido informado por la Agencia Española de Protección de Datos, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 5 b) del Estatuto de la citada Agencia, aprobado por Real Decreto 428/1993, de 26 de marzo, que establece que informará preceptivamente cualesquiera proyectos de ley o reglamento que incidan en la materia propia de la Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de Protección de Datos de Carácter Personal.

En su virtud, a propuesta del Ministro del Interior, con la aprobación previa de la Ministra de Administraciones Públicas, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 8 de mayo de 2009,

DISPONGO:

Artículo único. *Aprobación del Reglamento General de Conductores.*

Se aprueba el Reglamento General de Conductores, cuyo texto se inserta a continuación.

Disposición derogatoria única. *Derogación Normativa.*

1. Quedan derogados:

- a) El Código de la Circulación, aprobado por Decreto de 25 de septiembre de 1934.
- b) El Real Decreto 772/1997, de 30 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores.
- c) La Orden de 4 de diciembre de 2000, por la que se desarrolla el Capítulo III del Título II del Reglamento General de Conductores, aprobado por Real Decreto 772/1997, de 30 de mayo.
- d) La Orden INT/3452/2004, de 14 de octubre, por la que se establece la implantación progresiva del permiso de conducción en formato de tarjeta de plástico.
- e) La Orden INT/4151/2004, de 9 de diciembre, por la que se determinan los códigos comunitarios armonizados y los nacionales a consignar en los permisos y licencias de conducción.

2. Se derogan, asimismo, cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo dispuesto en este reglamento.

Disposición final primera. *Ejecución y desarrollo del presente reglamento.*

Se faculta al Ministro del Interior, previo informe de los Ministros competentes por razón de la materia, para dictar las disposiciones que requiera el desarrollo, ejecución, aclaración e interpretación del presente reglamento.

Disposición final segunda. *Habilitación para la modificación de los anexos.*

Se faculta al Ministro del Interior, previo informe de los Ministros competentes por razón de la materia, para modificar por Orden los anexos de este reglamento. La modificación del anexo IV se hará por Orden de la Ministra de la Presidencia a propuesta conjunta de los Ministros del Interior y de Sanidad y Política Social.

Disposición final tercera. *Licencia de conducción acompañada.*

El Gobierno podrá regular las condiciones y los requisitos de la licencia de conducción acompañada para realizar el aprendizaje en la conducción.

Disposición final cuarta. *Título competencial.*

Este reglamento se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1 21.^a de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor.

Disposición final quinta. *Incorporación del derecho comunitario.*

A través del presente reglamento se incorporan al derecho interno la Directiva 2006/126/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de diciembre, sobre el Permiso de Conducción y la Directiva 2008/65/CE, de 27 de junio, por la que se modifica la Directiva 91/439/CEE, sobre el Permiso de Conducción,

Disposición final sexta. *Entrada en vigor.*

El presente real decreto entrará en vigor a los seis meses de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid, el 8 de mayo de 2009.

JUAN CARLOS R.

El Ministro del Interior,
ALFREDO PÉREZ RUBALCABA

REGLAMENTO GENERAL DE CONDUCTORES

Título I.

De las autorizaciones administrativas para conducir

Capítulo I.

Del permiso y de la licencia de conducción.

- Artículo 1. El permiso y la licencia de conducción.
- Artículo 2. Competencia para expedir los permisos y las licencias de conducción.
- Artículo 3. Deberes de los titulares de un permiso o de una licencia de conducción.
- Artículo 4. Clases de permiso de conducción y edad requerida para obtenerlo.
- Artículo 5. Condiciones de expedición de los permisos de conducción.
- Artículo 6. Clases de licencia de conducción y edad requerida para obtenerla.
- Artículo 7. Requisitos para obtener un permiso o una licencia de conducción.
- Artículo 8. Solicitud del permiso o de la licencia de conducción. Documentación a presentar.
- Artículo 9. Modelo del permiso y de la licencia de conducción.
- Artículo 10. Variación de datos.
- Artículo 11. Duplicados.
- Artículo 12. Vigencia del permiso y de la licencia de conducción.
- Artículo 13. Solicitud de prórroga de la vigencia.
- Artículo 14. Actuación de la Jefatura Provincial de Tráfico.

Capítulo II.

De los permisos de conducción expedidos en otros países.

Sección 1.^a De los permisos expedidos en Estados miembros de la Unión Europea o en Estados Parte del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo.

- Artículo 15. Validez del permiso de conducción en España.
- Artículo 16. Inscripción de los permisos de conducción en el Registro de Conductores e Infractores.
- Artículo 17. Sustitución del permiso en caso de sustracción, extravío o deterioro del original por el correspondiente español.
- Artículo 18. Canje del permiso por otro español equivalente.
- Artículo 19. Canje de oficio.
- Artículo 20. Remisión del permiso canjeado.

Sección 2.^a De los permisos expedidos en terceros países.

- Artículo 21. Permisos válidos para conducir en España.
- Artículo 22. Canje de los permisos de conducción por su equivalente español.
- Artículo 23. Procedimiento para solicitar el canje de los permisos de conducción por su permiso equivalente español.

Sección 3.^a Permiso de conducción de los diplomáticos acreditados en España.

- Artículo 24. Obtención de permiso de conducción español.

Capítulo III.

Otras autorizaciones administrativas para conducir.

Sección 1.^a De la autorización especial para conducir vehículos que transporten mercancías peligrosas.

- Artículo 25. Autorización especial para conducir vehículos que transporten mercancías peligrosas.
- Artículo 26. Requisitos para su obtención.
- Artículo 27. Solicitud de la autorización especial y documentación a presentar.
- Artículo 28. Vigencia de la autorización especial y prórroga de la misma.

Artículo 29. Ampliación de la autorización especial.

Artículo 30. Entrega de la autorización original.

Sección 2.^a Del permiso internacional para conducir.

Artículo 31. El permiso internacional para conducir.

Artículo 32. Requisitos para obtener el permiso internacional para conducir.

Artículo 33. Expedición del permiso internacional para conducir.

Capítulo IV.

De la nulidad o lesividad y pérdida de vigencia de las autorizaciones administrativas para conducir.

Artículo 34. Declaración de nulidad o lesividad.

Artículo 35. Declaración de pérdida de vigencia.

Artículo 36. Procedimiento para la declaración de pérdida de vigencia por la desaparición de alguno de los requisitos exigidos para su otorgamiento.

Artículo 37. Procedimiento para la declaración de pérdida de vigencia por la pérdida total de los puntos asignados.

Artículo 38. Requisitos para recuperar el permiso o la licencia de conducción.

Artículo 39. Suspensión cautelar de la vigencia del permiso o de la licencia de conducción.

Artículo 40. Efectos de la declaración de nulidad, lesividad, pérdida de vigencia o suspensión cautelar del permiso o de la licencia de conducción.

Título II.

De la enseñanza de la conducción y de las pruebas de aptitud a realizar para obtener autorizaciones administrativas para conducir.

Capítulo I.

Disposiciones generales.

Artículo 41. De la enseñanza de la conducción.

Artículo 42. Objeto de las pruebas de aptitud.

Artículo 43. Pruebas a realizar.

Capítulo II.

De las pruebas de aptitud psicofísica.

Artículo 44. Personas obligadas a someterse a las pruebas.

Artículo 45. Grupos de conductores.

Artículo 46. Permisos y licencias de conducción ordinarios y extraordinarios.

Capítulo III.

De las pruebas a realizar para comprobar los conocimientos, aptitudes y comportamientos necesarios para conducir vehículos de motor y ciclomotores.

Sección 1.^a De las pruebas a realizar para comprobar los conocimientos, las aptitudes y los comportamientos.

Artículo 47. Pruebas de control de conocimientos.

Artículo 48. Prueba de control de aptitudes y comportamientos en circuito cerrado.

Artículo 49. Prueba de control de aptitudes y comportamientos en circulación en vías abiertas al tráfico general.

Artículo 50. Centro de exámenes en el que se realizarán las pruebas.

Artículo 51. Convocatorias.

Artículo 52. Forma de realizar las pruebas de control de conocimientos.

Artículo 53. Calificación de las pruebas.

Artículo 54. Exenciones.

Artículo 55. Otros requisitos para la realización de la prueba de control de aptitudes y comportamientos en circulación en vías abiertas al tráfico general.

Artículo 56. Duración de las pruebas.

Artículo 57. Interrupción de las pruebas.

Artículo 58. Lugar de realización de las pruebas de control de aptitudes y comportamientos.

Sección 2.^a De los vehículos a utilizar en las pruebas.

Artículo 59. Requisitos generales.

Artículo 60. Requisitos específicos.

Artículo 61. Vehículos adaptados.

Artículo 62. Verificaciones.

Capítulo IV.

De las pruebas a realizar para comprobar los conocimientos para obtener o prorrogar la autorización especial que habilita para conducir vehículos que transporten mercancías peligrosas.

Artículo 63. Pruebas de control de conocimientos sobre formación teórica.

Artículo 64. Pruebas de control sobre formación práctica.

Artículo 65. Centros en los que se realizarán las pruebas y los ejercicios prácticos.

Artículo 66. Convocatorias.

Artículo 67. Forma de realizar las pruebas.

Artículo 68. Calificación y vigencia de las pruebas y ejercicios.

Artículo 69. Duración de las pruebas.

Artículo 70. Exenciones.

Artículo 71. De las pruebas a realizar para prorrogar la vigencia de la autorización.

Título III.

De los permisos de conducción expedidos por las Escuelas y Organismos militares y de la Dirección General de la Policía y de la Guardia Civil.

Artículo 72. Escuelas y Organismos autorizados para expedir permisos de conducción y la autorización especial para conducir vehículos que transporten mercancías peligrosas.

Artículo 73. Canje de los permisos de conducción y de la autorización especial para conducir vehículos que transporten mercancías peligrosas.

Artículo 74. Formación impartida por las Escuelas oficiales de Policía.

Título IV.

De las infracciones y sanciones.

Artículo 75. Infracciones y sanciones.

Título V.

Del Registro de Conductores e Infractores.

Artículo 76. El Registro de Conductores e Infractores.

Artículo 77. Datos que han de figurar en el Registro.

Artículo 78. Tratamiento y cesión de datos.

Artículo 79. Derechos de los interesados.

Disposición adicional primera. Licencias de conducción de ciclomotores expedidas con anterioridad a la entrada en vigor del Reglamento General de Conductores, aprobado por Real Decreto 772/1997, de 30 de mayo.

Disposición adicional segunda. Residencia normal.

Disposición adicional tercera. Referencias a las Jefaturas Provinciales de Tráfico.

Disposición adicional cuarta. Transporte escolar o de menores.

Disposición adicional quinta. Condiciones básicas y de accesibilidad para las personas con discapacidad.

Disposición adicional sexta. Datos personales.

Disposición adicional séptima. Ayuda mutua y utilización de la red del permiso de conducción de la Unión Europea.

Disposición adicional octava. Permisos y licencia de conducción expedidos en Comunidades Autónomas con lengua oficial propia.

Disposición adicional novena. Documentación del certificado de aptitud profesional.

Disposición adicional décima. Ejercicio de los derechos reconocidos en la Ley 11/2007, de 22 de junio, de Acceso Electrónico de los Ciudadanos a los Servicios Públicos.

Disposición adicional undécima. Documentación a presentar para el canje de los permisos de conducción expedidos por las Escuelas y Organismos militares y de la Dirección General de la Policía y de la Guardia Civil.

Disposición transitoria primera. Equivalencia de permisos y licencias de conducción expedidos con anterioridad a la entrada en vigor del Real Decreto 772/1997, de 30 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores.

Disposición transitoria segunda. Equivalencia de permisos y licencias de conducción expedidos conforme a uno de los modelos previstos en el Reglamento General de Conductores, aprobado por Real Decreto 772/1997, de 30 de mayo.

Disposición transitoria tercera. Licencia de conducción de ciclomotores y permisos de las clases A1 y A2.

Disposición transitoria cuarta. Permiso de conducción de la clase B1 (TA) restringido.

Disposición transitoria quinta. Permiso de conducción de la clase B.

Disposición transitoria sexta. Vehículos que se utilizan en las pruebas de control de aptitudes y comportamientos.

Disposición transitoria séptima. Examinadores.

Disposición transitoria octava. Límite de radio de acción para los permisos de conducción de las clases D1 y D.

Disposición transitoria novena. Obtención de permiso de conducción de clase AM.

Disposición transitoria décima. Calificación de las pruebas.

Disposición transitoria undécima. Aplicación de las nuevas características de la prueba de conocimientos.

Disposición transitoria duodécima. Personal examinador.

Anexo I.

Permiso comunitario de conducción.

Anexo II.

Licencia de conducción y otras autorizaciones para conducir.

Anexo III.

Documentación para obtener las distintas autorizaciones para conducir.

Anexo IV.

Aptitudes psicofísicas requeridas para obtener o prorrogar la vigencia del permiso o de la licencia de conducción.

Anexo V.

Pruebas a realizar por los solicitantes de las distintas autorizaciones.

Anexo VI.

Organización, desarrollo y criterios de calificación de las pruebas de control de conocimientos y de control de aptitudes y comportamientos.

Anexo VII.

Vehículos a utilizar en las pruebas de control de aptitudes y comportamientos.

Anexo VIII.

Personal examinador encargado de calificar las pruebas de control de aptitudes y comportamientos.

REGLAMENTO GENERAL DE CONDUCTORES**TÍTULO I****De las autorizaciones administrativas para conducir****CAPÍTULO I****Del permiso y de la licencia de conducción****Artículo 1. *El permiso y la licencia de conducción.***

1. La conducción de vehículos de motor y ciclomotores por las vías y terrenos a que se refiere el artículo 2 del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, exigirá haber obtenido previamente el permiso o la licencia de conducción, sin perjuicio de las habilitaciones complementarias que, además, en su caso, sean necesarias.

2. Los permisos y licencias de conducción son de otorgamiento y contenido reglados y su concesión quedará condicionada a la verificación de que los conductores reúnen los requisitos de aptitud psicofísica y los conocimientos, habilidades, aptitudes y comportamientos exigidos para su obtención que se determinan en este reglamento.

3. Cuando sea necesario, los permisos y licencias de conducción se podrán sustituir provisionalmente por autorizaciones temporales, las cuales surtirán idénticos efectos a los del permiso o licencia de conducción al que sustituyan.

4. Ninguna persona podrá ser titular de más de un permiso o de una licencia de conducción expedido por un Estado miembro de la Unión Europea o por un Estado parte del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo.

En el supuesto de que alguna persona esté en posesión de más de un permiso de conducción, le será retirado el que proceda en función de las circunstancias concurrentes, para su anulación, si está expedido en España, o para su remisión a las autoridades del Estado que lo hubiera expedido.

Artículo 2. *Competencia para expedir los permisos y las licencias de conducción.*

Los permisos y licencias de conducción, así como las autorizaciones administrativas que provisionalmente los sustituyan, serán expedidos por las Jefaturas Provinciales de Tráfico, con excepción de los que autorizan a conducir vehículos de las Fuerzas Armadas o de la Dirección General de Policía y de la Guardia Civil.

Asimismo, será expedido por las Jefaturas Provinciales de Tráfico el permiso internacional para conducir regulado en la sección 2.^a del capítulo III del título I.

Artículo 3. *Deberes de los titulares de un permiso o de una licencia de conducción.*

1. El titular de un permiso o de una licencia de conducción, así como de cualquier otra autorización o documento que habilite para conducir, deberá hacerlo con sujeción a las menciones, adaptaciones, restricciones y otras limitaciones respecto de las personas, vehículos o de circulación que, en su caso, figuren en el permiso o licencia de conducción, de forma codificada según se determina en el anexo I.

2. El conductor de un vehículo queda obligado a estar en posesión y llevar consigo su permiso o licencia de conducción, así como cualquier otro documento o autorización que, de acuerdo con la normativa vigente, necesite para poder conducir. Estos documentos deberán ser válidos, estar vigentes y se deberán exhibir ante los agentes de la autoridad que lo soliciten.

Artículo 4. *Clases de permiso de conducción y edad requerida para obtenerlo.*

1. Todas las clases de permiso de conducción de las que sea titular una persona deberán constar en un único documento con expresión de las categorías de vehículos cuya conducción autorizan.

2. El permiso de conducción será de las siguientes clases:

a) El permiso de conducción de la clase AM autoriza para conducir ciclomotores de dos o tres ruedas y cuatriciclos ligeros, aunque podrá estar limitado a la conducción de ciclomotores de tres ruedas y cuatriciclos ligeros. La edad mínima para obtenerlo será de quince años cumplidos. No obstante, hasta los dieciocho años cumplidos no autorizará a conducir los correspondientes vehículos cuando transporten pasajeros.

b) El permiso de conducción de la clase A1 autoriza para conducir motocicletas con una cilindrada máxima de 125 cm³, una potencia máxima de 11 kW y una relación potencia/peso máxima de 0,1 kW/kg y triciclos de motor cuya potencia máxima no exceda de 15 kW. La edad mínima para obtenerlo será de dieciséis años cumplidos.

c) El permiso de conducción de la clase A2 autoriza para conducir motocicletas con una potencia máxima de 35 kW y una relación potencia/peso máxima de 0,2 kW/kg y no derivadas de un vehículo con más del doble de su potencia. La edad mínima para obtenerlo será de dieciocho años cumplidos.

d) El permiso de conducción de la clase A autoriza para conducir motocicletas y triciclos de motor. La edad mínima para obtenerlo será de veinte años cumplidos pero hasta los veintiún años cumplidos no autorizará a conducir triciclos de motor cuya potencia máxima exceda de 15 kW.

e) El permiso de conducción de la clase B autoriza para conducir los siguientes vehículos:

Automóviles cuya masa máxima autorizada no exceda de 3.500 kg que estén diseñados y contruidos para el transporte de no más de ocho pasajeros además del conductor. Dichos automóviles podrán llevar enganchado un remolque cuya masa máxima autorizada no exceda de 750 kg.

Conjuntos de vehículos acoplados compuestos por un vehículo tractor de los que autoriza a conducir el permiso de la clase B y un remolque cuya masa máxima autorizada exceda de 750 kg, siempre que la masa máxima autorizada del conjunto no exceda de 4.250 kg, sin perjuicio de las disposiciones que las normas de aprobación de tipo establezcan para estos vehículos.

Triciclos y cuatriciclos de motor.

La edad mínima para obtenerlo será de dieciocho años cumplidos. No obstante, hasta los veintiún años cumplidos no autorizará a conducir triciclos de motor cuya potencia máxima exceda de 15 kW.

f) El permiso de conducción de la clase BTP, que sólo tiene validez dentro del territorio nacional, autoriza para conducir vehículos prioritarios cuando circulen en servicio urgente, vehículos que realicen transporte escolar cuando transporten escolares y vehículos destinados al transporte público de viajeros en servicio de tal naturaleza, todos ellos con una masa máxima autorizada no superior a 3500 kg, y cuyo número de asientos, incluido el del conductor, no exceda de nueve. La edad mínima para obtenerlo será de dieciocho años cumplidos.

g) El permiso de conducción de la clase B + E autoriza para conducir conjuntos de vehículos acoplados compuestos por un vehículo tractor de los que autoriza a conducir el permiso de la clase B y un remolque o semirremolque cuya masa máxima autorizada no exceda de 3500 kg, sin perjuicio de las disposiciones que las normas de aprobación de tipo establezcan para estos vehículos. La edad mínima para obtenerlo será de dieciocho años cumplidos.

h) El permiso de conducción de la clase C1 autoriza para conducir automóviles distintos de los que autoriza a conducir el permiso de las clases D1 o D, cuya masa máxima autorizada exceda de 3500 kg y no sobrepase los 7500 kg, diseñados y contruidos para el transporte de no más de ocho pasajeros además del conductor. Dichos automóviles podrán llevar enganchado un remolque cuya masa máxima autorizada no exceda de 750 kg. La edad mínima para obtenerlo será de dieciocho años cumplidos.

i) El permiso de conducción de la clase C1 + E autoriza para conducir los siguientes vehículos:

Conjuntos de vehículos acoplados compuestos por un vehículo tractor de los que autoriza a conducir el permiso de la clase C1 y un remolque o semirremolque cuya masa máxima autorizada exceda de 750 kg, siempre que la masa máxima autorizada del conjunto así formado no exceda de 12.000 kg, sin perjuicio de las disposiciones que las normas de aprobación de tipo establezcan para estos vehículos.

Conjuntos de vehículos acoplados compuestos por un vehículo tractor de los que autoriza a conducir el permiso de la clase B y un remolque o semirremolque cuya masa máxima autorizada exceda de 3.500 kg, siempre que la masa máxima autorizada del conjunto no exceda de 12.000 kg, sin perjuicio de las disposiciones que las normas de aprobación de tipo establezcan para estos vehículos.

La edad mínima para obtenerlo será de dieciocho años cumplidos.

j) El permiso de conducción de la clase C autoriza para conducir automóviles distintos de los que autoriza a conducir el permiso de las clases D1 o D, cuya masa máxima autorizada exceda de 3500 kg que estén diseñados y contruidos para el transporte de no más de ocho pasajeros además del conductor. Dichos automóviles podrán llevar enganchado un remolque cuya masa máxima autorizada no exceda de 750 kg. La edad mínima para obtenerlo será de veintiún años cumplidos.

k) El permiso de conducción de la clase C + E autoriza para conducir conjuntos de vehículos acoplados compuestos por un vehículo tractor de los que autoriza a conducir el permiso de la clase C y un remolque o semirremolque cuya masa máxima autorizada exceda de 750 kg, sin perjuicio de las disposiciones que las normas de aprobación de tipo establezcan para estos vehículos. La edad mínima para obtenerlo será de veintiún años cumplidos.

l) El permiso de conducción de la clase D1 autoriza para conducir automóviles diseñados y contruidos para el transporte de no más de dieciséis pasajeros además del conductor y cuya longitud máxima no exceda de ocho metros. Dichos automóviles podrán llevar enganchado un remolque cuya masa máxima autorizada no exceda de 750 kg. La edad mínima para obtenerlo será de veintiún años cumplidos.

m) El permiso de conducción de la clase D1 + E autoriza para conducir conjuntos de vehículos acoplados compuestos por un vehículo tractor de los que autoriza a conducir el permiso de la clase D1 y un remolque cuya masa máxima autorizada exceda de 750 kg, sin perjuicio de las disposiciones que las normas de aprobación de tipo establezcan para estos vehículos. La edad mínima para obtenerlo será de veintiún años cumplidos.

n) El permiso de conducción de la clase D autoriza para conducir automóviles diseñados y contruidos para el transporte de más de ocho pasajeros además del conductor. Dichos automóviles podrán llevar enganchado un remolque cuya masa máxima autorizada no exceda de 750 kg. La edad mínima para obtenerlo será de veinticuatro años cumplidos.

ñ) El permiso de conducción de la clase D + E autoriza para conducir conjuntos de vehículos acoplados compuestos por un vehículo tractor de los que autoriza a conducir el permiso de la clase D y un remolque cuya masa máxima autorizada exceda de 750 kg, sin perjuicio de las disposiciones que las normas de aprobación de tipo establezcan para estos vehículos. La edad mínima para obtenerlo será de veinticuatro años cumplidos.

3. Para la conducción profesional de los vehículos que autoriza a conducir el permiso de las clases C1, C1+E, C, C +E, D1, D1 +E, D o D+E, deberán cumplirse, además de los requisitos exigidos en este artículo, los establecidos en el 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.

Artículo 5. *Condiciones de expedición de los permisos de conducción.*

1. La expedición de los permisos de conducción que a continuación se indican estará supeditada a las condiciones siguientes:

- a) El permiso de la clase A sólo podrá expedirse a conductores que ya sean titulares de un permiso en vigor de la clase A2 con, al menos, dos años de antigüedad.
- b) El permiso de las clases C1, C, D1 y D sólo podrá expedirse a conductores que ya sean titulares de un permiso en vigor de la clase B.
- c) El permiso de las clases BTP y B + E, C1 + E, C + E, D1 + E y D + E sólo podrá expedirse a conductores que ya sean titulares de un permiso en vigor de las clases B, C1, C, D1 o D, respectivamente.

2. La obtención de los permisos de conducción que a continuación se indican implicará la concesión de los siguientes:

- a) La del permiso de la clase A1 implica la concesión del de la clase AM.
- b) La del permiso de la clase A2 implica la concesión del de la clase A1.
- c) La del permiso de las clases C y D implica la concesión del de las clases C1 y D1, respectivamente.
- d) La del permiso de las clases C1 + E, C + E, D1 + E o D + E implica la concesión del de la clase B + E.
- e) La del permiso de la clase C + E implica la concesión del de la clase C1 + E.
- f) La del permiso de la clase C + E implica la concesión del de la clase D + E cuando su titular posea el de la clase D.
- g) La del permiso de las clases C1 y D1 implica la concesión del de la clase BTP.
- h) La del permiso de la clase D+E implica la concesión del de la clase D1+E.

3. Para obtener el permiso de la clase A2, el aspirante deberá superar las pruebas de control de conocimientos y de control de aptitudes y comportamientos que se indican en los artículos 47 a 49.

Esta autorización podrá también obtenerse si el aspirante es titular de permiso de conducción de la clase A1 con una experiencia mínima de dos años en la conducción de las motocicletas que autoriza a conducir dicho permiso, y supera la prueba de control de aptitudes y comportamientos que se indica en el artículo 49.2. Esta prueba podrá sustituirse por la superación de una formación en los términos que se establezcan mediante Orden del Ministro del Interior.

4. Para obtener el permiso de la clase A, el aspirante, además de ser titular de un permiso de conducción de la clase A2 con una experiencia mínima de dos años en la conducción de las motocicletas que autoriza a conducir dicho permiso, deberá superar una formación en los términos que se establezcan mediante Orden del Ministro del Interior.

5. Para conducir un conjunto formado por un vehículo tractor de la categoría B y un remolque cuya masa máxima autorizada sea superior a 750 kg, en el caso de que el conjunto así formado exceda de 3.500 kg, será necesario superar la prueba de control de aptitudes y comportamientos que se indica en los artículos 48.2 y 49.2. Esta prueba podrá sustituirse por la superación de una formación en los términos que se establezcan mediante Orden del Ministro del Interior.

6. Para obtener el permiso de la clase BTP, será necesario tener una experiencia, durante al menos un año, en la conducción de vehículos que autoriza el permiso de clase B y superar la prueba de control de conocimientos específicos que se indica en el artículo 47.1.

Los que no posean esa experiencia, además de dicha prueba deberán acreditar haber realizado un curso y completado una formación específica en un centro autorizado, ajustada a los contenidos que se indican en el anexo V, así como superar la prueba de control de aptitudes y comportamientos que se indica en el artículo 49.2.

Para poder ser autorizado, el titular del centro de formación de conductores interesado en impartir los cursos deberá solicitarlo de la Jefatura Provincial de Tráfico acompañando la programación razonada y detallada de éstos, con expresión de las evaluaciones parciales y finales a realizar para comprobar los conocimientos y aptitudes, el personal docente y el

material didáctico del que dispone, indicando asimismo los vehículos a utilizar y, en su caso, la sección que los impartirá.

7. El permiso de las clases B, BTP, B + E, C1, C1 + E, C, C + E, D1, D1 + E, D y D + E no autoriza a conducir motocicletas con o sin sidecar. No obstante, las personas que estén en posesión del permiso de la clase B en vigor, con una antigüedad superior a tres años, podrán conducir dentro del territorio nacional las motocicletas cuya conducción autoriza el permiso de la clase A1.

En el supuesto de que el permiso de la clase B en vigor, con una antigüedad superior a tres años, esté sometido a adaptaciones, restricciones u otras limitaciones en personas, vehículos o de circulación, para poder conducir dentro del territorio nacional las motocicletas cuya conducción autoriza el permiso de la clase A1, deberán hacerse constar previamente por la Jefatura Provincial de Tráfico en el permiso las adaptaciones o restricciones que correspondan.

8. Para conducir vehículos especiales no agrícolas o sus conjuntos cuya velocidad máxima autorizada no exceda de 40 km/h, y su masa máxima autorizada no exceda de 3.500 kg, se requerirá permiso de la clase B. Si excede de cualquiera de estos límites, se requerirá el permiso de conducción que corresponda a su masa máxima autorizada.

Para conducir vehículos especiales no agrícolas o sus conjuntos que transporten personas se requerirá permiso de la clase B cuando el número de personas transportadas, incluido el conductor, no exceda de nueve, de la clase D1 cuando exceda de nueve y no exceda de diecisiete y de la clase D cuando exceda de diecisiete.

9. Los vehículos especiales agrícolas autopropulsados o sus conjuntos cuya masa o dimensiones máximas autorizadas no excedan de los límites establecidos en la reglamentación de vehículos para los vehículos ordinarios, se podrán conducir con el permiso de la clase B, o con la licencia de conducción a que se refiere el artículo 6.1.b).

Para conducir vehículos especiales agrícolas autopropulsados o sus conjuntos, que tengan una masa o dimensiones máximas autorizadas superiores a las indicadas en el párrafo anterior o cuya velocidad máxima por construcción exceda de 45 km/h, se requerirá permiso de la clase B en todo caso.

10. Los ciclomotores también se podrán conducir con permiso de la clase B.

11. Los vehículos para personas de movilidad reducida se podrán conducir con permiso de las clases A1 y B o con la licencia de conducción a que se refiere el artículo 6.1 párrafo a).

12. Para conducir trolebuses se requerirá el permiso exigido para la conducción de autobuses.

Artículo 6. *Clases de licencia de conducción y edad requerida para obtenerla.*

1. La licencia de conducción, teniendo en cuenta los vehículos cuya conducción autoriza, será de las siguientes clases:

a) Para conducir vehículos para personas de movilidad reducida.

La edad mínima para obtenerla será de catorce años cumplidos. No obstante, hasta los dieciséis años cumplidos no autorizará a transportar pasajeros en el vehículo.

No se exigirá esta licencia a quien sea titular de un permiso de conducción de las clases A1 o B en vigor y en el caso de que su titular obtenga un permiso de alguna de estas clases, la licencia de conducción dejará de ser válida.

b) Para conducir vehículos especiales agrícolas autopropulsados y sus conjuntos cuya masa o dimensiones máximas autorizadas no excedan de los límites establecidos para los vehículos ordinarios o cuya velocidad máxima por construcción no exceda de 45 km/h.

La edad mínima para obtenerla será de dieciséis años cumplidos.

No se exigirá esta licencia a quien sea titular de un permiso de conducción de la clase B en vigor y en el caso de que su titular obtenga un permiso de esta clase, la licencia de conducción dejará de ser válida.

2. Si una persona fuera titular de más de una clase de licencia de conducción, todas ellas deberán constar en un único documento.

Artículo 7. *Requisitos para obtener un permiso o una licencia de conducción.*

1. Para obtener un permiso o una licencia de conducción se requerirá:
 - a) En el caso de extranjeros, acreditar la situación de residencia normal o estancia por estudios en España de, al menos, seis meses y haber cumplido la edad requerida.
 - b) No estar privado por resolución judicial del derecho a conducir vehículos de motor y ciclomotores, ni hallarse sometido a suspensión o intervención administrativa del permiso o licencia de conducción que se posea.
 - c) Que haya transcurrido el plazo legalmente establecido, una vez declarada la pérdida de vigencia del permiso o licencia de conducción del que fuera titular como consecuencia de la pérdida total de los puntos asignados.
 - d) Reunir las aptitudes psicofísicas requeridas en relación con la clase del permiso o licencia de conducción que se solicite.
 - e) Ser declarado apto por la Jefatura Provincial de Tráfico en las pruebas teóricas y prácticas que, en relación con cada clase de permiso o licencia de conducción, se determinan en el título II.
 - f) No ser titular de un permiso de conducción de igual clase expedido en otro Estado miembro de la Unión Europea o en otro Estado parte del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo, ni haber sido restringido, suspendido o anulado en otro Estado miembro el permiso de conducción que poseyese.

2. Los que padezcan enfermedad o deficiencia orgánica o funcional que les incapacite para obtener permiso o licencia de conducción de carácter ordinario podrán obtener un permiso o licencia de conducción extraordinarios sujetos a las condiciones restrictivas que en cada caso procedan.

Artículo 8. *Solicitud del permiso o de la licencia de conducción. Documentación a presentar.*

1. La expedición del permiso o la licencia de conducción, se solicitará de la Jefatura Provincial de Tráfico en la que se desee obtener, en el modelo oficial suscrito por el interesado, acompañando los documentos que se indican en el anexo III.
2. Si el solicitante es titular de un permiso o de una licencia de conducción, ya sea expedido en España, en otro Estado miembro de la Unión Europea o en un Estado parte del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo, éste perderá su validez cuando su titular obtenga el permiso solicitado. Dicho documento deberá ser entregado en la Jefatura Provincial de Tráfico con carácter previo a la emisión del permiso y será, en su caso, remitido al Estado que lo hubiera expedido.

Artículo 9. *Modelo del permiso y de la licencia de conducción.*

El permiso y la licencia de conducción se expedirán conforme a los modelos que se recogen en los anexos I y II, respectivamente, y contendrán los datos que en los mismos se indican.

Artículo 10. *Variación de datos.*

Cualquier variación de los datos que figuran en el permiso o licencia de conducción, así como la del domicilio de su titular, deberá ser comunicada por éste dentro del plazo de quince días, contados desde la fecha en que se produzca, a la Jefatura Provincial de Tráfico.

Artículo 11. *Duplicados.*

1. Las Jefaturas Provinciales de Tráfico, previa solicitud de los interesados en el modelo oficial suscrito por el interesado, podrán expedir duplicados del permiso o la

licencia de conducción en caso de sustracción, extravío o deterioro del original. También deberán expedir duplicados cuando los titulares comuniquen haber variado los datos a que se refiere el artículo anterior.

2. A la solicitud de duplicado se acompañarán los documentos que se indican en el anexo III.

3. El titular de un permiso o licencia de conducción al que se le hubiera expedido duplicado por sustracción o extravío deberá devolver el original de éste, cuando lo encuentre, a la Jefatura Provincial de Tráfico que lo hubiere expedido.

4. La posesión del permiso o licencia original y de un duplicado de éstos dará lugar a la recogida inmediata del original para su remisión a la Jefatura Provincial de Tráfico que, de resultar falsa la causa alegada para obtener el duplicado, dará cuenta del hecho a la autoridad judicial por si pudiera ser determinante de responsabilidad penal.

Artículo 12. Vigencia del permiso y de la licencia de conducción.

1. El permiso de conducción de las clases BTP, C1, C1 + E, C, C + E, D1, D1 + E, D y D + E tendrá un período de vigencia de cinco años mientras su titular no cumpla los sesenta y cinco años y de tres años a partir de esa edad.

2. El permiso de las clases restantes y la licencia de conducción, cualquiera que sea su clase, tendrán un período de vigencia de diez años mientras su titular no cumpla los sesenta y cinco años y de cinco años a partir de esa edad.

3. El período de vigencia de las diversas clases de permiso y licencia de conducción señalado en los apartados anteriores podrá reducirse si, al tiempo de su concesión o de la prórroga de su vigencia, se comprueba que su titular padece enfermedad o deficiencia que, si bien de momento no impide aquélla, es susceptible de agravarse.

4. El permiso o licencia de conducción cuya vigencia hubiese vencido no autoriza a su titular a conducir y su utilización dará lugar a su intervención inmediata por la autoridad o sus agentes, que lo remitirán a la Jefatura Provincial de Tráfico correspondiente.

5. La vigencia del permiso y de la licencia de conducción, además, estará condicionada a que su titular no haya perdido totalmente la asignación inicial de puntos.

6. Asimismo, con independencia de lo dispuesto en los apartados anteriores, la vigencia de los permisos y las licencias de conducción estará subordinada a que su titular mantenga los requisitos exigidos para su otorgamiento.

Artículo 13. Solicitud de prórroga de la vigencia.

1. La vigencia de los permisos y licencias de conducción podrá ser prorrogada, por los períodos respectivamente señalados en el artículo anterior, por las Jefaturas Provinciales de Tráfico, previa solicitud de los interesados, en el modelo oficial establecido, y una vez hayan acreditado que conservan las aptitudes psicofísicas exigidas para obtener el permiso o licencia de que se trate.

La prórroga de vigencia de un permiso de conducción de las clases correspondientes al grupo 2, según la clasificación establecida en el artículo 45, implicará la de las autorizaciones del grupo 1 de las que sea titular el interesado, por los plazos que a éstas correspondan.

La solicitud de prórroga de vigencia del permiso o licencia podrá presentarse con una antelación máxima de tres meses a su fecha de caducidad, computándose desde esta última fecha el nuevo período de vigencia de la autorización. En supuestos excepcionales debidamente justificados, se podrá solicitar con una antelación mayor, computándose el nuevo período de vigencia en estos casos desde la fecha en que se haya presentado la solicitud.

2. A la solicitud de modelo oficial, que deberá estar suscrita por el interesado, se acompañarán los documentos que se indican en el anexo III.

3. El titular de un permiso o licencia de conducción caducados podrá solicitar su prórroga acompañando los documentos a que se refiere el apartado anterior.

4. Los titulares de un permiso o licencia de conducción expedidos en España que en la fecha de vencimiento de su vigencia se encuentren en el extranjero, bien en otro Estado

miembro de la Unión Europea o en un Estado parte del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo en los que no hayan adquirido la residencia normal, o bien en un país tercero, podrán solicitar la prórroga de su vigencia de cualquier Jefatura Provincial de Tráfico, en la forma y con los requisitos que se indican en el anexo III.

Artículo 14. Actuación de la Jefatura Provincial de Tráfico.

1. Serán competentes para la resolución de este procedimiento las Jefaturas Provinciales de Tráfico.

2. En todo caso, la privación por resolución judicial del derecho a conducir vehículos de motor y ciclomotores, la declaración de pérdida de vigencia a que se refiere el artículo 37, la intervención, medida cautelar o suspensión del permiso o licencia que se posea, tanto se hayan acordado en vía judicial o administrativa, serán causa para denegar el trámite solicitado, que no procederá hasta que se haya cumplido la pena o sanción, levantado la intervención o medida cautelar, o hayan transcurrido los plazos o acreditado los requisitos legalmente establecidos, según el trámite de que se trate.

CAPÍTULO II

De los permisos de conducción expedidos en otros países

Sección 1.^a De los permisos expedidos en Estados miembros de la Unión Europea o en Estados Parte del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo

Artículo 15. Validez del permiso de conducción en España.

1. Los permisos de conducción expedidos en cualquier Estado miembro de la Unión Europea o en Estados Parte del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo con arreglo a la normativa comunitaria mantendrán su validez en España, en las condiciones en que hubieran sido expedidos en su lugar de origen, con la salvedad de que la edad requerida para la conducción corresponderá a la exigida para obtener el permiso español equivalente.

2. No obstante, no serán válidos para conducir en España los permisos de conducción expedidos por alguno de dichos Estados que estén restringidos, suspendidos o retirados en cualquiera de ellos o en España.

3. Tampoco serán válidos los permisos de conducción expedidos en cualquiera de esos Estados a quien hubiera sido titular de otro permiso de conducción expedido en alguno de ellos que haya sido retirado, suspendido o declarada su nulidad, lesividad o pérdida de vigencia en España.

4. El titular de un permiso de conducción expedido en uno de estos Estados que haya adquirido su residencia normal en España quedará sometido a las disposiciones españolas relativas a su período de vigencia, de control de sus aptitudes psicofísicas y de asignación de un crédito de puntos.

Cuando se trate de un permiso de conducción no sujeto a un período de vigencia determinado, su titular deberá proceder a su renovación, una vez transcurridos dos años desde que establezca su residencia normal en España, a los efectos de aplicarle los plazos de vigencia previstos en el artículo 12.

5. El titular del permiso de conducción que haya adquirido su residencia normal en España, y deba someterse a la normativa española de acuerdo con lo dispuesto en el apartado anterior, una vez superada la prueba de control de aptitudes psicofísicas, continuará en posesión de su permiso de conducción, procediéndose a la anotación en el Registro de conductores e infractores del período de vigencia que le corresponda según su edad y la clase de permiso de que sea titular.

Si del resultado de esa prueba fuera necesario imponer adaptaciones, restricciones u otras limitaciones, se procederá a su canje de oficio, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 19.

Artículo 16. Inscripción de los permisos de conducción en el Registro de Conductores e Infractores.

1. Los titulares de permisos de conducción expedidos en cualquiera de estos Estados que hubieran adquirido su residencia normal en España, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo anterior, podrán solicitar voluntariamente en cualquier Jefatura Provincial de Tráfico la anotación de los datos de su permiso en el Registro de conductores e infractores.

2. A la solicitud de inscripción en el modelo oficial, suscrita por el interesado, se acompañarán los documentos que se indican en el anexo III.

Artículo 17. Sustitución del permiso en caso de sustracción, extravío o deterioro del original por el correspondiente español.

1. En caso de sustracción, extravío o deterioro del original, el titular de un permiso de conducción expedido en uno de estos Estados que tenga su residencia normal en España, podrá solicitar la expedición de un duplicado en cualquier Jefatura Provincial de Tráfico, que lo otorgará sobre la base de la información que, en su caso, conste en el Registro de conductores e infractores, completada o suplida, de ser necesario, con un certificado de las autoridades competentes del Estado que haya expedido aquél.

Cuando la causa sea el deterioro del original, el permiso sustituido será retirado por la Jefatura Provincial de Tráfico y remitido a las autoridades competentes del Estado que lo hubiera expedido a través de la oficina diplomática o consular.

A la solicitud de duplicado se acompañarán los documentos que se indican en el anexo III.

2. El titular de un permiso de conducción al que se le hubiera expedido duplicado por sustracción o extravío deberá devolver el original de éste, cuando lo encuentre, a la Jefatura Provincial de Tráfico que hubiere expedido el duplicado, la cual procederá a devolverlo a las autoridades competentes del Estado que lo haya expedido, a través de la oficina diplomática o consular, indicando los motivos por los que se ha sustituido.

Artículo 18. Canje del permiso por otro español equivalente.

1. El titular de un permiso de conducción vigente expedido en cualquiera de estos Estados, que haya establecido su residencia normal en España, podrá solicitar en cualquier momento de la Jefatura Provincial de Tráfico en la que desee obtenerlo, el canje de su permiso de conducción por otro español equivalente.

A la solicitud en el modelo oficial, suscrita por el interesado, se acompañarán los documentos que se indican en el anexo III.

2. La Jefatura Provincial de Tráfico a la que se dirija la solicitud, después de comprobar, en su caso, la autenticidad, validez y vigencia del permiso presentado, concederá o denegará, según proceda, el canje solicitado.

3. La resolución a que se refiere el apartado anterior, con indicación del Estado que haya expedido el permiso y los datos que figuren en el mismo, se harán constar en el Registro de conductores e infractores.

Artículo 19. Canje de oficio.

1. Las Jefaturas Provinciales de Tráfico procederán al canje de oficio de los permisos de conducción expedidos en cualquiera de estos Estados:

a) Cuando, a consecuencia de la aplicación de la normativa española a sus titulares, sea necesario imponer adaptaciones, restricciones u otras limitaciones en personas, vehículos o de circulación durante la conducción.

b) Cuando su titular haya sido sancionado en firme en vía administrativa por la comisión de infracciones que lleven aparejada la pérdida de puntos, a los efectos de poder aplicarle las disposiciones nacionales relativas a la restricción, la suspensión, la retirada o la pérdida de vigencia del permiso de conducción.

c) Cuando sea necesario para poder declarar la nulidad o lesividad del permiso de conducción en cuestión.

2. Para poder efectuar el canje de oficio será necesario que el titular del permiso tenga su residencia normal en España.

3. La resolución que a tales efectos se dicte por la Jefatura Provincial de Tráfico con indicación del Estado que haya expedido el permiso de conducción y los datos que figuren en el mismo, se harán constar en el Registro de conductores e infractores.

Artículo 20. Remisión del permiso canjeado.

Efectuado el canje del permiso de conducción por otro español equivalente, ya sea de oficio o a solicitud de su titular, se remitirá el permiso canjeado por la Jefatura Provincial de Tráfico a las autoridades competentes del Estado que lo haya expedido, a través de la oficina diplomática o consular, indicando los motivos del canje efectuado.

Sección 2.ª De los permisos expedidos en terceros países

Artículo 21. Permisos válidos para conducir en España.

1. Son válidos para conducir en España los siguientes permisos de conducción:

a) Los nacionales de otros países que estén expedidos de conformidad con el anexo 9 del Convenio Internacional de Ginebra, de 19 de septiembre de 1949, sobre circulación por carretera, o con el anexo 6 del Convenio Internacional de Viena, de 8 de noviembre de 1968, sobre la circulación vial, o que difieran de dichos modelos únicamente en la adición o supresión de rúbricas no esenciales.

b) Los nacionales de otros países que estén redactados en castellano o vayan acompañados de una traducción oficial. Se entenderá por traducción oficial la realizada por los intérpretes jurados, por los cónsules de España en el extranjero, por los cónsules en España del país que haya expedido el permiso, o por un organismo o entidad autorizados a tal efecto.

c) Los internacionales expedidos en el extranjero de conformidad con el modelo del anexo 10 del Convenio Internacional de Ginebra, de 19 de septiembre de 1949, sobre circulación por carretera, o de acuerdo con los modelos del anexo E de la Convención Internacional de París, de 24 de abril de 1926, para la circulación de automóviles, o del anexo 7 del Convenio Internacional de Viena, de 8 de noviembre de 1968, sobre circulación por carretera, si se trata de naciones adheridas a estos Convenios que no hayan suscrito o prestado adhesión al de Ginebra.

d) Los reconocidos en particulares convenios internacionales multilaterales y bilaterales en los que España sea parte y en las condiciones que en ellos se indiquen.

2. La validez de los permisos a que se refiere el apartado anterior estará condicionada a que se cumplan los siguientes requisitos:

a) Que el permiso de conducción se encuentre en vigor.

b) Que su titular tenga la edad requerida en España para la obtención de un permiso español equivalente.

c) Que no haya transcurrido el plazo de seis meses, como máximo, contado desde que su titular adquiriera su residencia normal en España, debidamente acreditada de acuerdo con lo dispuesto en la Ley Orgánica 4/2000, de 11 de enero, sobre derechos y libertades de los extranjeros en España y su integración social, salvo que, tratándose de los permisos a que se refiere el párrafo d) del apartado anterior, se haya establecido otra norma en el correspondiente convenio.

Si su titular no acreditara la residencia normal en España, aquellos permisos solamente serán válidos para conducir en nuestro país si no han transcurrido más de seis meses desde su entrada en territorio español en situación regular, de acuerdo con lo establecido en la referida Ley Orgánica 4/2000, de 11 de enero.

3. Transcurrido el plazo de seis meses indicado en el párrafo c) del apartado anterior, los permisos a que se refiere el apartado 1 carecerán de validez para conducir en España

y, si sus titulares desean seguir haciéndolo, deberán obtener un permiso de conducción español, previa comprobación de los requisitos y superación de las pruebas correspondientes.

Artículo 22. *Canje de los permisos de conducción por su equivalente español.*

1. Una vez transcurrido el plazo indicado en el párrafo c) del apartado 2 del artículo anterior, el titular del permiso de conducción podrá seguir conduciendo en España previo canje del permiso por su equivalente español en los siguientes supuestos:

a) Cuando se trate de los permisos a que se refiere el apartado 1.párrafo d) del artículo 21 y en el convenio particular esté autorizado su canje, que se realizará de acuerdo con las condiciones que se indiquen en el citado convenio.

b) Cuando se trate de los permisos a que se hace referencia en el apartado 1. párrafos a) y b) del artículo 21, siempre que su titular reúna los siguientes requisitos:

1.º Que supere la prueba de control de aptitudes y comportamientos en circulación en vías abiertas al tráfico general a que hace referencia el artículo 49.2, que tendrá una duración máxima de 30 minutos.

2.º Que acredite haber estado contratado como conductor profesional, por un tiempo no inferior a seis meses, por empresa o empresas legalmente establecidas o con sucursal en España, las cuales justificarán esta circunstancia aportando, además, los documentos de afiliación y cotización a la Seguridad Social.

La consideración de conductor profesional, a los efectos señalados en el párrafo anterior, se entenderá en los términos previstos en el 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.

3.º Que no esté privado por resolución judicial del derecho a conducir vehículos de motor y ciclomotores, ni se halle sometido a suspensión o intervención administrativa del permiso o licencia de conducción que posea.

2. El titular del permiso de conducción podrá canjearlo por su equivalente español en el momento en que haya adquirido su residencia normal en España, sin tener que esperar a que transcurra el plazo máximo de seis meses a que se refiere el párrafo c) del apartado 2 del artículo anterior.

Artículo 23. *Procedimiento para solicitar el canje de los permisos de conducción por su permiso equivalente español.*

1. El interesado en proceder al canje de su permiso de conducción por su equivalente español deberá dirigir a la Jefatura Provincial del Tráfico que lo desee, su solicitud en el modelo oficial suscrita por el mismo, acompañada de los documentos que se indican en el anexo III.

2. A fin de comprobar la autenticidad, validez y vigencia del permiso de conducción, la Jefatura Provincial de Tráfico podrá solicitar los informes que, en atención a las circunstancias, estime procedentes, incluido el certificado emitido por el organismo que lo hubiera expedido, visado y traducido, en su caso, por la correspondiente oficina diplomática o consular, en el que se especifiquen los vehículos cuya conducción autoriza y demás características del permiso.

3. La Jefatura Provincial de Tráfico a la que se dirija la solicitud, previos los trámites que estime oportunos, concederá o denegará, según proceda, el canje solicitado, circunstancia que, con indicación del país que haya expedido el permiso, los datos de éste y de su titular, se hará constar en el Registro de conductores e infractores. Si en el convenio que, en su caso, existiera no se dispusiera otra cosa, el permiso de conducción original será devuelto al país de expedición.

4. En el permiso de conducción español expedido como consecuencia del canje, así como en las sucesivas prórrogas de vigencia, duplicados o cualquier otro trámite que se

realice con éste, se hará constar la circunstancia de que procede del canje de otro permiso de conducción expedido en un país no comunitario.

Sección 3.^a *Permiso de conducción de los diplomáticos acreditados en España*

Artículo 24. *Obtención de permiso de conducción español.*

1. Los miembros de las Misiones Diplomáticas, de las Oficinas Consulares y de las organizaciones internacionales con sede u oficina en España de países no comunitarios acreditados en España, así como sus ascendientes, descendientes y cónyuge, siempre que sean titulares de un permiso de conducción equivalente, podrán obtener cualquiera de los permisos enumerados en el artículo 4 sin necesidad de abonar tasas ni realizar las correspondientes pruebas de aptitud para verificar sus conocimientos teóricos y prácticos, a condición de reciprocidad.

2. A la solicitud, que se dirigirá al Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación, se acompañarán los documentos indicados en el anexo III. Este Departamento, una vez comprobado que concurren los requisitos exigidos, la remitirá a la Jefatura Provincial de Tráfico de Madrid para su tramitación, en unión de la documentación requerida.

CAPÍTULO III

Otras autorizaciones administrativas para conducir

Sección 1.^a *De la autorización especial para conducir vehículos que transporten mercancías peligrosas*

Artículo 25. *Autorización especial para conducir vehículos que transporten mercancías peligrosas.*

1. Para conducir vehículos que transporten mercancías peligrosas, cuando así lo requieran las disposiciones del Acuerdo Europeo sobre Transporte Internacional de mercancías peligrosas por carretera (ADR), hecho en Ginebra el 30 de septiembre de 1957, se exigirá una autorización administrativa especial que habilite para ello.

2. Dicha autorización especial, que por sí sola no autoriza a conducir si no va acompañada del permiso de conducción ordinario en vigor requerido para el vehículo de que se trate, deberá llevarla consigo su titular, en unión del correspondiente permiso de conducción, y exhibirla ante la autoridad o sus agentes cuando lo soliciten.

Artículo 26. *Requisitos para su obtención.*

Para obtener la autorización especial deberán cumplirse los siguientes requisitos:

- a) Estar en posesión, con una antigüedad mínima de un año, del permiso de conducción ordinario en vigor de la clase B, al menos.
- b) Haber realizado con aprovechamiento un curso de formación como conductor para el transporte de mercancías peligrosas en un centro de formación autorizado por la Dirección General de Tráfico.
- c) Ser declarado apto por la Jefatura Provincial de Tráfico en las correspondientes pruebas de aptitud.
- d) No estar privado por resolución judicial del derecho a conducir vehículos de motor y ciclomotores, ni hallarse sometido a suspensión o intervención administrativa del permiso que se posea.
- e) Reunir las aptitudes psicofísicas requeridas para obtener permiso de conducción de las clases señaladas en el artículo 45.1.b).
- f) Tener la residencia normal en España.

Artículo 27. Solicitud de la autorización especial y documentación a presentar.

1. La expedición de la autorización especial se solicitará de la Jefatura Provincial de Tráfico en la que se desee obtener, en el modelo oficial suscrito por el interesado, acompañada de los documentos que se indican en el anexo III.
2. La Jefatura Provincial de Tráfico a la que se dirija la solicitud, previas las actuaciones que en cada caso procedan y superadas las pruebas y ejercicios que correspondan, concederá o denegará lo solicitado, circunstancia que se hará constar en el Registro de conductores e infractores.
3. La autorización especial se expedirá conforme al modelo que se recoge en el anexo II.

Artículo 28. Vigencia de la autorización especial y prórroga de la misma.

1. La autorización especial para conducir vehículos que transporten mercancías peligrosas tendrá un período de vigencia de cinco años.
2. La vigencia de esta autorización especial podrá ser prorrogada por nuevos períodos de cinco años, en cualquier Jefatura Provincial de Tráfico, previa solicitud en el modelo oficial suscrito por el interesado, a la que se acompañarán los documentos que se indican en el anexo III.
3. Para prorrogar la vigencia de la autorización su titular deberá reunir los siguientes requisitos:
 - a) No estar privado por resolución judicial del derecho a conducir vehículos de motor y ciclomotores, ni hallarse sometido a suspensión o intervención administrativa del permiso que posea.
 - b) Haber seguido con aprovechamiento, durante el año anterior a la expiración del período de vigencia de la autorización, un curso de actualización y perfeccionamiento.
 - c) Superar las pruebas y ejercicios prácticos individuales correspondientes en un centro de formación de conductores de vehículos que transporten mercancías peligrosas, autorizado por la Dirección General de Tráfico, de acuerdo con lo dispuesto en el capítulo IV del título II.

Artículo 29. Ampliación de la autorización especial.

1. La autorización especial para conducir vehículos que transporten mercancías peligrosas se podrá ampliar, previa solicitud dirigida a la Jefatura Provincial de Tráfico en la que se desee obtener, en el modelo oficial suscrito por el interesado, al que se acompañarán los documentos que se indican en el anexo III.
2. La ampliación tendrá un período de vigencia de cinco años.
3. Para ampliar la autorización su titular deberá reunir los siguientes requisitos:
 - a) Tener autorización especial para conducir vehículos que transporten mercancías peligrosas en vigor.
 - b) No estar privado por resolución judicial del derecho a conducir vehículos de motor y ciclomotores, ni hallarse sometido a suspensión o intervención administrativa del permiso que posea.
 - c) Haber realizado con aprovechamiento un curso de formación para la materia para la que solicite la ampliación en un centro de formación autorizado por la Dirección General de Tráfico, de acuerdo con lo dispuesto en el capítulo IV del título II.
 - d) Ser declarado apto por la Jefatura Provincial de Tráfico en las correspondientes pruebas de aptitud.
4. La Jefatura Provincial de Tráfico a la que se dirija la solicitud, previas las actuaciones que en cada caso procedan y superadas las pruebas y ejercicios que correspondan, concederá o denegará la ampliación solicitada, circunstancia que se hará constar en el Registro de conductores e infractores.

Artículo 30. *Entrega de la autorización original.*

La autorización original deberá ser entregada por su titular en la Jefatura Provincial de Tráfico, al concederse la prórroga o la ampliación solicitada y previamente a la entrega de la nueva autorización.

Sección 2.^a *Del permiso internacional para conducir*

Artículo 31. *El permiso internacional para conducir.*

1. De acuerdo con lo dispuesto en el Convenio Internacional de Ginebra, de 19 de septiembre de 1949, sobre circulación por carretera, el permiso internacional autoriza para conducir temporalmente por el territorio de todos los Estados contratantes, con excepción del Estado que lo ha expedido.

2. El permiso internacional para conducir, que tendrá una validez de un año, se ajustará al modelo establecido en el Convenio a que se hace referencia en el apartado anterior y que se recoge en el anexo II.

Artículo 32. *Requisitos para obtener el permiso internacional para conducir.*

Para obtener el permiso internacional para conducir se requerirá:

- a) Tener la residencia normal en España.
- b) Ser titular de un permiso de conducción nacional de igual clase que la del internacional que solicita, válido y en vigor, o de un permiso expedido en otro Estado miembro de la Unión Europea o en otro Estado parte del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo que previamente ha de ser inscrito en el Registro de conductores e infractores.
- c) No estar privado por resolución judicial del derecho a conducir vehículos de motor y ciclomotores, ni hallarse sometido a suspensión o intervención administrativa del permiso nacional que se posea.

Artículo 33. *Expedición del permiso internacional para conducir.*

La expedición del permiso internacional para conducir se solicitará de la Jefatura Provincial de Tráfico en la que se desee obtener, en el modelo oficial suscrito por el interesado, acompañando a la solicitud los documentos que se indican en el anexo III.

CAPÍTULO IV

De la nulidad o lesividad y pérdida de vigencia de las autorizaciones administrativas para conducir

Artículo 34. *Declaración de nulidad o lesividad.*

1. Las autorizaciones administrativas para conducir reguladas en este título podrán ser objeto de declaración de nulidad o lesividad cuando concorra alguno de los supuestos previstos en los artículos 62 y 63, respectivamente, de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

2. El procedimiento para la declaración de nulidad o lesividad se ajustará a lo establecido en el capítulo I del título VII de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, así como a la Disposición Adicional Decimosexta de la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado, en cuanto a la competencia para la revisión de oficio de los actos nulos.

Artículo 35. *Declaración de pérdida de vigencia.*

1. Se declarará la pérdida de vigencia de las autorizaciones administrativas cuyo titular no posea los requisitos para su otorgamiento o haya perdido totalmente su asignación de puntos. La resolución que declare la pérdida de vigencia deberá ser notificada en el plazo máximo de seis meses.

2. La competencia para declarar la pérdida de vigencia corresponde al Jefe Provincial de Tráfico.

Artículo 36. *Procedimiento para la declaración de pérdida de vigencia por la desaparición de alguno de los requisitos exigidos para su otorgamiento.*

1. La Jefatura Provincial de Tráfico que tenga conocimiento de la presunta desaparición de alguno de los requisitos que, sobre conocimientos, habilidades, aptitudes o comportamientos esenciales para la seguridad de la circulación o aptitudes psicofísicas, se exigían para el otorgamiento de la autorización, previos los informes, asesoramientos o pruebas que, en su caso y en atención a las circunstancias concurrentes, estime oportunos, iniciará el procedimiento de declaración de pérdida de vigencia de ésta.

2. El acuerdo de incoación contendrá una relación detallada de los hechos y circunstancias que induzcan a apreciar, racional y fundadamente, que carece de alguno de los requisitos que se indican en el apartado anterior y, si procediera, se adoptará la medida de suspensión cautelar e intervención inmediata de la autorización a que se refiere el artículo 39.

3. El acuerdo a que se refiere el apartado anterior se notificará por la Jefatura Provincial de Tráfico al titular de la autorización, se le dará vista del expediente en los términos previstos en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, y se le indicarán los plazos y formas de que dispone para acreditar la existencia del requisito o requisitos exigidos. Contra dicho acuerdo, el titular de la autorización podrá alegar lo que estime pertinente a su defensa o, en su caso, demostrar en tiempo y forma que no carece de tales requisitos.

A) Los plazos para acreditar la existencia de los requisitos exigidos serán los siguientes:

a) Si no se acuerda la suspensión cautelar y la intervención, el plazo será de dos meses. De no acreditarse en el mencionado plazo la existencia del requisito exigido, se acordará la suspensión cautelar e intervención inmediata de la autorización.

b) Si se acuerda la suspensión cautelar y la intervención inmediata, el plazo será el indicado en el párrafo a) anterior o el que reste de vigencia a la autorización administrativa, cuando éste sea mayor.

B) Las formas para acreditar la existencia del requisito o requisitos exigidos serán las siguientes:

a) Si afectara a los conocimientos, habilidades, aptitudes o comportamientos para conducir, o a otros requisitos, sometiéndose a las pruebas de control de conocimientos o de control de aptitudes y comportamientos que, en virtud de los informes, asesoramientos y pruebas correspondientes, se consideren procedentes, ante la Jefatura Provincial de Tráfico que haya instruido el procedimiento, o aportando, en su caso, las pruebas que a su derecho convenga.

b) Si afectara a los requisitos psicofísicos exigidos para conducir, sometiéndose a las pruebas de aptitud psicofísica que procedan ante los servicios sanitarios competentes y, en su caso, a las de control de aptitudes y comportamientos correspondientes que, si fuera necesario, se realizarán conforme se determina en el artículo 61.3.

4. El titular de la autorización podrá realizar las pruebas de control de conocimientos y de control de aptitudes y comportamientos o someterse a las de control de aptitud psicofísica, hasta un máximo de tres ocasiones, dentro de los plazos indicados en el apartado 3.A.

5. Cuando el resultado de las pruebas sea favorable, el Jefe Provincial de Tráfico acordará dejar sin efecto el procedimiento de declaración de pérdida de vigencia y, en su caso, el levantamiento de la suspensión cautelar y la devolución inmediata de la autorización intervenida.

Cuando el resultado de las pruebas de control de conocimientos y de control de aptitudes y comportamientos fuera desfavorable en la tercera ocasión en que se realicen, o en alguno de los reconocimientos para explorar las aptitudes psicofísicas se comprobare que el defecto psicofísico es irreversible, cuando el titular de la autorización no se sometiera a las pruebas en los plazos establecidos en el apartado 3.A), o no hubiera acreditado que reúne el requisito correspondiente, el Jefe Provincial de Tráfico dictará resolución motivada acordando la pérdida de vigencia de la autorización administrativa de que se trate.

6. Cuando la carencia del requisito exigido permita conducir con adaptaciones, restricciones u otras limitaciones en personas, vehículos o de circulación, al titular del permiso o licencia cuya pérdida de vigencia haya sido acordada le podrá ser expedido, previos los trámites y comprobaciones que correspondan, otro permiso o licencia de carácter extraordinario sujeto a las condiciones restrictivas que, en cada caso, procedan.

7. Cuando el procedimiento para la declaración de pérdida de vigencia o la pérdida de vigencia acordada no afecte a todas las clases de permiso o licencia de conducción, la Jefatura Provincial de Tráfico facilitará al interesado, de oficio, un duplicado o una autorización temporal, según proceda, con las clases no afectadas.

8. El titular de una autorización cuya pérdida de vigencia haya sido declarada podrá obtener otra de nuevo siguiendo el procedimiento y superando las pruebas establecidas, en las que deberá acreditar la concurrencia del requisito cuya falta determinó la extinción de la autorización anterior.

9. La competencia para declarar la pérdida de vigencia de las autorizaciones corresponde al Jefe de Tráfico de la provincia en cuyo territorio se haya detectado la presunta carencia de los requisitos exigidos, sin perjuicio de que pueda delegar esa competencia en los términos previstos en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre.

Artículo 37. Procedimiento para la declaración de pérdida de vigencia por la pérdida total de los puntos asignados.

1. La Jefatura Provincial de Tráfico, una vez constatada la pérdida por el titular del permiso o de la licencia de conducción de la totalidad de los puntos asignados, iniciará el procedimiento para declarar su pérdida de vigencia mediante acuerdo que contendrá una relación detallada de las resoluciones sancionadoras firmes en vía administrativa que hubieran dado lugar a la pérdida de los puntos, con indicación del número de puntos que a cada una de ellas hubiera correspondido y se le dará vista del expediente al titular de la autorización, en los términos previstos en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre. En dicho acuerdo se concederá al interesado un plazo máximo de diez días para formular las alegaciones que estime conveniente.

2. Transcurrido el plazo indicado en el apartado anterior, el Jefe Provincial de Tráfico dictará resolución declarando la pérdida de vigencia del permiso o de la licencia de conducción, que se notificará al interesado en el plazo de quince días, en los términos previstos en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre.

Declarada la pérdida de vigencia, el interesado deberá entregar el permiso o licencia de conducción en la Jefatura Provincial de Tráfico la cual, de no hacerlo, ordenará su retirada por los Agentes de la autoridad.

3. La competencia para declarar la pérdida de vigencia corresponde al Jefe de Tráfico de la provincia correspondiente al domicilio del titular de la autorización.

Artículo 38. Requisitos para recuperar el permiso o la licencia de conducción.

1. El titular de la autorización para conducir cuya pérdida de vigencia haya sido declarada por haber perdido la totalidad de los puntos que tuviera asignados, podrá obtener nuevamente un permiso o licencia de conducción de la misma clase de la que era titular y con la misma antigüedad, previa realización y superación con aprovechamiento de un

curso de sensibilización y reeducación vial de recuperación del permiso o la licencia de conducción, y posterior superación de la prueba de control de conocimientos a que se refiere el artículo 47.2.

2. La prueba podrá realizarse en cualquier Jefatura Provincial de Tráfico, a la que el interesado dirigirá una solicitud en el modelo oficial acompañada de los documentos que se indican en el anexo III.

3. El titular de la autorización no podrá obtener un nuevo permiso o una nueva licencia de conducción hasta que hayan transcurrido seis meses desde la fecha en que le fue notificado el acuerdo de declaración de la pérdida de vigencia, salvo los conductores profesionales para los que este plazo será de tres meses.

Si en los tres años siguientes a la obtención de esa nueva autorización se acordara su pérdida de vigencia por haber perdido otra vez la totalidad del crédito de puntos asignados, el titular de aquélla no podrá obtener un nuevo permiso o licencia de conducción hasta transcurridos doce meses desde la notificación del acuerdo de declaración de pérdida de vigencia, salvo los conductores profesionales para los que este plazo será de seis meses.

Se entenderá por conductor profesional, a los efectos de lo previsto en los dos párrafos anteriores, aquel que tenga tal consideración de acuerdo con lo previsto en la disposición adicional tercera del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

4. El titular de una autorización para conducir que haya perdido su vigencia por haber sido condenado a la pena de privación del derecho a conducir vehículos de motor y ciclomotores por tiempo superior a dos años podrá obtener nuevamente un permiso o licencia de conducción de la misma clase de la que era titular y con la misma antigüedad, una vez cumplida la condena y previo cumplimiento de los requisitos exigidos en el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Artículo 39. Suspensión cautelar de la vigencia del permiso o de la licencia de conducción.

1. En el curso de los procedimientos de declaración de nulidad o lesividad o de pérdida de vigencia de las autorizaciones administrativas, se acordará la suspensión cautelar de la vigencia de la autorización de que se trate cuando su mantenimiento entrañe un grave peligro para la seguridad del tráfico o perjudique notoriamente el interés público.

2. En este caso, el Jefe Provincial de Tráfico acordará, mediante resolución motivada, la intervención inmediata de la autorización, procediendo al mismo tiempo a la práctica de cuantas medidas sean necesarias para impedir el efectivo ejercicio de la conducción, siguiéndose en todo caso el procedimiento, requisitos y exigencias de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, y solicitando el auxilio de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado cuando fuera necesaria la compulsión sobre las personas.

La intervención se llevará a efecto por el agente de la autoridad correspondiente que procederá a la retirada de la autorización al mismo tiempo que notifica al interesado la resolución en que se haya acordado aquélla.

3. La conducción durante el período de suspensión cautelar de la autorización administrativa será considerada como conducir con la autorización administrativa correspondiente suspendida por sanción.

Artículo 40. Efectos de la declaración de nulidad, lesividad, pérdida de vigencia o suspensión cautelar del permiso o de la licencia de conducción.

1. La declaración de nulidad o lesividad, de pérdida de vigencia por la desaparición de alguno de los requisitos exigidos para su otorgamiento, la suspensión cautelar y, en su caso, la intervención, podrá afectar a una o más clases del permiso o licencia de conducción que posea el titular. En todo caso, en el procedimiento que se instruya deberá indicarse claramente la clase o las clases del permiso o licencia de conducción afectados.

De no afectar a todas ellas, la Jefatura Provincial de Tráfico, de oficio, entregará al interesado un nuevo documento en el que conste la clase o clases del permiso o de la licencia de conducción no afectados.

2. La declaración de nulidad o lesividad, de pérdida de vigencia por la desaparición de alguno de los requisitos exigidos para su otorgamiento, o la suspensión cautelar y, en su caso, la intervención, llevará consigo la de cualquier otro certificado, autorización administrativa o documento cuyo otorgamiento dependa de la vigencia de la clase o las clases del permiso o licencia de conducción objeto del procedimiento.

3. La declaración de pérdida de vigencia por haber perdido el titular del permiso o de la licencia de conducción la totalidad del crédito de puntos, o por haber sido condenado a la pena de privación del derecho a conducir vehículos de motor y ciclomotores por tiempo superior a dos años, afectará a todas las clases del permiso o licencia de conducción de que sea titular, así como a cualquier otro certificado, autorización administrativa o documento cuyo otorgamiento dependa de la vigencia de la clase o de las clases del permiso o licencia de conducción objeto del procedimiento.

No obstante, una vez obtenido nuevamente un permiso o licencia de conducción de la misma clase de la que era titular, siguiendo el procedimiento establecido en su caso, también se obtendrán de nuevo, siempre que no haya transcurrido el plazo de vigencia otorgado cuando le fueron expedidos, los certificados, autorizaciones administrativas o documentos cuyo otorgamiento dependan de la vigencia de la clase o de las clases del permiso o licencia de conducción recuperados.

TÍTULO II

De la enseñanza de la conducción y de las pruebas de aptitud a realizar para obtener autorizaciones administrativas para conducir

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 41. *De la enseñanza de la conducción.*

1. El aprendizaje de la conducción se realizará en escuelas de conductores autorizadas conforme a la normativa vigente.

2. En ningún caso podrá ser admitido a las pruebas de control de aptitudes y comportamientos en circulación en vías abiertas al tráfico general necesarias para obtener el permiso de conducción quien no haya realizado su formación de acuerdo con lo previsto en el apartado anterior, salvo que haya sido titular de un permiso de categoría equivalente o superior.

3. Se exceptúa de lo dispuesto en los apartados anteriores al personal examinador encargado de calificar las pruebas de control de aptitudes y comportamientos para la obtención de permisos y licencias de conducción, de acuerdo con lo establecido en el anexo VIII.

4. Asimismo, se podrá realizar el aprendizaje en la conducción mediante la obtención de una licencia de aprendizaje en los términos que se establezcan mediante Orden del Ministro del Interior.

La licencia de aprendizaje podrá otorgarse por una sola vez, siempre que el solicitante designe a la persona que habrá de acompañarle durante el aprendizaje y que estará, en su caso, a cargo del doble mando del vehículo.

Artículo 42. *Objeto de las pruebas de aptitud.*

Todo conductor de vehículos de motor o ciclomotores deberá poseer, para conducir con seguridad, las aptitudes psicofísicas y los conocimientos, habilidades, aptitudes y comportamientos que le permitan:

a) Manejar adecuadamente el vehículo y sus mandos para no comprometer la seguridad vial y conseguir una utilización responsable del vehículo.

- b) Dominar el vehículo con el fin de no crear situaciones peligrosas y reaccionar de forma apropiada cuando éstas se presenten.
- c) Discernir los peligros originados por la circulación y valorar su gravedad.
- d) Observar las disposiciones legales y reglamentarias en materia de tráfico, circulación de vehículos y seguridad vial, en particular las que tengan por objeto prevenir los accidentes de circulación y garantizar la fluidez y seguridad de la circulación.
- e) Tener un conocimiento razonado sobre mecánica y entretenimiento simple de las partes y dispositivos del vehículo que le permitan detectar los defectos técnicos más importantes de éste, en particular los que pongan en peligro la seguridad y de las medidas que se han de tomar para remediarlos debidamente.
- f) Tener en cuenta todos los factores que afectan al comportamiento de los conductores con el fin de conservar en todo momento la utilización plena de las aptitudes y capacidades necesarias para conducir con seguridad.
- g) Contribuir a la seguridad de todos los usuarios, en particular de los más débiles y los más expuestos al peligro, mediante una actitud respetuosa hacia el prójimo.
- h) Contribuir a la conservación del medio ambiente, evitando la contaminación.
- i) Auxiliar a las víctimas de accidentes de circulación, prestar a los heridos el auxilio que resulte más adecuado, según las circunstancias, tratando de evitar mayores peligros o daños, restablecer, en la medida de lo posible, la seguridad de la circulación y colaborar con la autoridad y sus agentes en el esclarecimiento de los hechos.

Artículo 43. *Pruebas a realizar.*

1. Las pruebas a realizar para obtener autorización administrativa para conducir serán las siguientes:
 - a) Pruebas de aptitud psicofísica.
 - b) Pruebas de control de conocimientos.
 - c) Pruebas de control de aptitudes y comportamientos.
2. Las pruebas de aptitud psicofísica tendrán por objeto dejar constancia de que no existe enfermedad o deficiencia que pueda suponer incapacidad para conducir asociada con:
 - a) La capacidad visual.
 - b) La capacidad auditiva.
 - c) El sistema locomotor.
 - d) El sistema cardiovascular.
 - e) Trastornos hematológicos.
 - f) El sistema renal.
 - g) El sistema respiratorio.
 - h) Enfermedades metabólicas y endocrinas.
 - i) El sistema nervioso y muscular.
 - j) Trastornos mentales y de conducta.
 - k) Trastornos relacionados con la adicción a drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas.
 - l) Aptitud perceptivo-motora.
 - m) Cualquier otra afección no mencionada en los apartados anteriores que pueda suponer una incapacidad para conducir o comprometer la seguridad vial.
3. Las pruebas de control de conocimientos comprenderán:
 - a) Prueba de control de conocimientos común.
 - b) Prueba de control de conocimientos específicos.
4. Las pruebas de control de aptitudes y comportamientos comprenderán:
 - a) Prueba de control de aptitudes y comportamientos en circuito cerrado.
 - b) Prueba de control de aptitudes y comportamientos en circulación en vías abiertas al tráfico general.

5. De las pruebas indicadas en los apartados anteriores, los aspirantes deberán superar, según la clase de permiso o licencia de conducción que pretendan obtener, las que se establecen en el cuadro que figura en el anexo V. A).

6. Las pruebas deberán ajustarse, en su desarrollo y organización, a las prescripciones establecidas en el capítulo III siguiente y en el anexo VI.

CAPÍTULO II

De las pruebas de aptitud psicofísica

Artículo 44. *Personas obligadas a someterse a las pruebas.*

1. Deberán someterse a las pruebas y exploraciones necesarias para determinar si reúnen las aptitudes psicofísicas requeridas, todas las personas que pretendan obtener o prorrogar cualquier permiso o licencia de conducción y las que, en relación con las tareas de conducción o con su enseñanza, estén obligadas a ello.

Las pruebas y exploraciones a que se refiere el párrafo anterior serán practicadas por los centros de reconocimiento de conductores autorizados, los cuales emitirán un informe de aptitud psicofísica.

Dicho informe podrá ser complementado por el reconocimiento efectuado por los servicios sanitarios competentes cuando la Jefatura Provincial de Tráfico así lo acuerde en los supuestos en que, con ocasión de la práctica de las pruebas de aptitud para obtener licencia o permiso o en cualquier otro momento del procedimiento, se adviertan en el aspirante indicios racionales de deficiencias psicofísicas que lo aconsejen.

2. Las aptitudes psicofísicas requeridas para obtener o prorrogar el permiso o la licencia de conducción son las que se establecen en el anexo IV.

3. No obstante lo dispuesto en el apartado anterior, si el centro que estuviese realizando el reconocimiento detectase que un solicitante, pese a no estar incluido en algunas de las deficiencias o enfermedades relacionadas en el anexo IV, no estuviese en condiciones para que le fuera expedido un permiso o licencia de conducción, o prorrogada su vigencia, lo comunicará, indicando las causas, a la Jefatura Provincial de Tráfico correspondiente para que resuelva, previo informe de los servicios sanitarios competentes, lo que proceda.

Artículo 45. *Grupos de conductores.*

1. A efectos de lo dispuesto en el anexo IV, los conductores se clasifican en los dos grupos siguientes:

a) Grupo 1. Comprende los que sean titulares o soliciten la obtención o prórroga de la licencia o del permiso de conducción de las clases AM, A1, A2, A, B o B + E.

b) Grupo 2. Comprende los que sean titulares o soliciten la obtención o prórroga del permiso de conducción de las clases BTP, C1, C1 + E, C, C + E, D1, D1 + E, D o D + E.

2. Se equipara a los señalados en el grupo 2 a los profesionales de la enseñanza de la conducción, sin perjuicio de las especialidades que se puedan determinar en su reglamentación específica.

Artículo 46. *Permisos y licencias de conducción ordinarios y extraordinarios.*

1. Los permisos y licencias de conducción, en función de las aptitudes psicofísicas de los conductores, serán ordinarios o extraordinarios.

2. Podrán obtener, prorrogar o ser titulares de permiso o licencia de conducción ordinarios, las personas que no estén afectadas por enfermedad o deficiencia que determine la obligatoriedad de adaptaciones, restricciones de circulación u otras limitaciones en personas, vehículos o de circulación durante la conducción, excepto cuando la limitación consista en la obligación de utilizar lentes correctoras o audífonos para adquirir, respectivamente, la agudeza visual o auditiva mínimas necesarias para obtener dichos permisos o licencias de conducción.

3. Podrán obtener, prorrogar o ser titulares de permiso o licencia de conducción extraordinarios sujetos a condiciones restrictivas, las personas que reúnen las aptitudes psicofísicas requeridas para obtener permiso o licencia de conducción sujeto a las adaptaciones, restricciones u otras limitaciones en personas, vehículos o de circulación que en cada caso procedan conforme se indica en el anexo IV.

CAPÍTULO III

De las pruebas a realizar para comprobar los conocimientos, aptitudes y comportamientos necesarios para conducir vehículos de motor y ciclomotores

Sección 1.^a *De las pruebas a realizar para comprobar los conocimientos, las aptitudes y los comportamientos*

Artículo 47. *Pruebas de control de conocimientos.*

1. La prueba de control de conocimientos común a realizar por los solicitantes de permiso de conducción, excepto del de la clase AM, así como la de control de conocimientos específicos a realizar por los solicitantes de permiso o licencia de conducción, según su clase, tienen por objeto garantizar que éstos poseen un conocimiento razonado y una buena comprensión sobre las materias que, en cada caso, se indican en el anexo V. B). 1 y 2.

2. Los titulares de permisos o licencias de conducción cuya pérdida de vigencia haya sido declarada por la pérdida total de los puntos asignados, tras la realización con aprovechamiento del correspondiente curso de sensibilización y reeducación vial, realizarán una prueba de control de conocimientos sobre las materias descritas en la 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.

Artículo 48. *Prueba de control de aptitudes y comportamientos en circuito cerrado.*

1. El contenido de la prueba de control de aptitudes y comportamientos en circuito cerrado se orientará a comprobar la destreza y habilidad de los aspirantes en el dominio y manejo del vehículo y sus mandos.

2. Los solicitantes de permiso o licencia de conducción, según su clase, realizarán las maniobras indicadas en el anexo V. B).3.

Artículo 49. *Prueba de control de aptitudes y comportamientos en circulación en vías abiertas al tráfico general.*

1. Los aspirantes al permiso de conducción, excepto al de la clase AM, previamente a la realización de la prueba de control de aptitudes y comportamientos en circulación en vías abiertas al tráfico general, deberán demostrar, en cuanto sea compatible con el vehículo, que son capaces de prepararse para una conducción segura.

2. Deberán efectuar obligatoriamente, con toda seguridad y con las precauciones necesarias, las operaciones indicadas en el anexo V. B). 4.

3. En cada una de las situaciones de conducción, deberán demostrar soltura en el manejo de los diferentes mandos del vehículo y dominio para introducirse en la circulación con total seguridad.

A lo largo de la prueba, deberán dar una impresión de seguridad. Los errores de conducción o un comportamiento peligroso que amenace la seguridad del vehículo de examen, sus pasajeros u otros usuarios de la vía, tanto si es necesaria como si no la intervención del examinador o acompañante, será causa suficiente para interrumpir la prueba y calificar su falta de aptitud. No obstante, el examinador podrá decidir la continuación de la prueba hasta que la detención del vehículo se pueda realizar de forma segura.

4. Deberán, asimismo, mostrar un comportamiento prudente y cortés. Éste es un reflejo de la forma de conducir considerada en su globalidad que el examinador debe tener en cuenta para hacerse una idea general de su preparación. Será un criterio positivo una conducción flexible y dispuesta, aparte de segura, que tenga en cuenta las

condiciones meteorológicas y de la vía pública, de los demás vehículos, los intereses de los demás usuarios de aquélla, especialmente de los más vulnerables, y una capacidad de anticipación.

Artículo 50. Centro de exámenes en el que se realizarán las pruebas.

Las pruebas se realizarán en la provincia a la que se haya dirigido la solicitud y en el centro de exámenes que, atendidas las circunstancias y las posibilidades del servicio, determine la Jefatura Provincial de Tráfico.

Artículo 51. Convocatorias.

1. Cada solicitud para obtener permiso o licencia de conducción dará derecho a dos convocatorias para realizar las pruebas. Entre convocatorias de un mismo expediente no deberá mediar más de seis meses, salvo en casos de enfermedad u otros excepcionales debidamente justificados.

La antelación máxima para poder presentarse a la primera convocatoria de las pruebas de control de conocimientos, será de tres meses anteriores al cumplimiento de la edad mínima exigida para obtener la clase de permiso o licencia de conducción de que se trate.

2. Como norma general, las pruebas de control de conocimientos se celebrarán en fecha distinta a la de control de aptitudes y comportamientos en circuito cerrado y ésta a la de control de aptitudes y comportamientos en circulación en vías abiertas al tráfico general. En casos excepcionales debidamente justificados, la Jefatura Provincial de Tráfico podrá autorizar la celebración de todas o algunas de ellas en la misma fecha.

3. Las fechas de las pruebas serán fijadas, a petición del interesado, por la Jefatura Provincial de Tráfico a la que se dirija la solicitud teniendo en cuenta las posibilidades del servicio. La no presentación a cualquiera de las pruebas en las fechas fijadas dará lugar a la pérdida de la convocatoria, salvo casos excepcionales debidamente justificados.

4. En el supuesto previsto en el artículo 38.1 y, en su caso, en el apartado 4, quien haya realizado con aprovechamiento el curso de sensibilización y reeducación vial, contará con tres convocatorias para superar la prueba de control de conocimientos sobre las materias descritas en la Orden INT/2596/2005, de 28 de julio.

Para poder presentarse a cada una de las convocatorias de las que dispone, deberá realizar un ciclo formativo de cuatro horas de duración en el mismo centro donde realizó el curso de sensibilización y reeducación vial para la recuperación del permiso o licencia de conducción. El ciclo formativo versará sobre las mismas materias que dicho curso y para acreditar su superación se expedirá por el centro una certificación que se presentará por el interesado como requisito previo para poder realizar la prueba.

Agotadas las tres convocatorias sin haber superado la prueba de control de conocimientos sobre las materias descritas en la citada Orden INT/2596/2005, de 28 de julio, para obtener una nueva autorización administrativa para conducir deberá realizar un nuevo curso y superar la citada prueba de control de conocimientos sobre dichas materias.

Artículo 52. Forma de realizar las pruebas de control de conocimientos.

1. Las pruebas de control de conocimientos se harán de modo que se garantice que el aspirante posee los conocimientos adecuados. Con carácter general, se realizarán por procedimientos informáticos.

El aspirante seleccionará las respuestas que considere correctas entre las propuestas para cada pregunta.

2. El número de preguntas planteadas y de posibles respuestas correctas serán los que se indican en el anexo VI. B). 1.

Artículo 53. Calificación de las pruebas.

1. Las pruebas, tanto las de control de conocimientos como las de control de aptitudes y comportamientos, serán calificadas de apto o no apto. La declaración de aptitud en una

prueba tendrá un período de vigencia de dos años contado desde el día siguiente a aquél en que el aspirante fue declarado apto en la prueba.

Cuando el aspirante, dentro del plazo señalado en el párrafo anterior, supere la prueba siguiente, el plazo de vigencia comenzará a contarse de nuevo.

Las pruebas serán eliminatorias. Quienes no hayan superado las de control de conocimientos no podrán realizar la de control de aptitudes y comportamientos en circuito cerrado y, quienes no hayan superado ésta, no podrán realizar la de control de aptitudes y comportamientos en circulación en vías abiertas al tráfico general.

2. El personal examinador encargado de calificar las pruebas de control de aptitudes y comportamientos deberá reunir unos requisitos mínimos de cualificación, de acuerdo con lo establecido en el anexo VIII.

Su actuación deberá ser controlada y supervisada por el Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico y su organización periférica, de acuerdo con lo previsto en el anexo VIII, con el fin de garantizar la aplicación correcta y homogénea de las disposiciones relativas a la valoración de las faltas con arreglo a las normas que establece este reglamento.

Además, a efectos de lo dispuesto en el apartado anterior, la calificación de las pruebas se ajustará a los criterios que se establecen en el anexo VI. B). 3 y C). 3.

Artículo 54. *Exenciones.*

1. Estarán exentos de realizar la prueba de control de conocimientos común quienes sean titulares de un permiso de conducción en vigor para cuya obtención haya sido preciso superar dicha prueba, o la hayan superado para la obtención de cualquier otra clase de permiso, siempre que esté dentro del período de vigencia de dos años a que se refiere el artículo 53.1.

2. Estarán exentos de realizar la prueba de control de conocimientos específicos correspondiente los que sean titulares de un permiso de conducción en vigor, o hayan superado esta prueba para su obtención, de acuerdo con lo que se expresa a continuación:

- a) Los que soliciten el permiso de la clase A2 y sean titulares del de la clase A1.
- b) Los que soliciten el permiso de la clase C, y sean titulares del de la clase C1.
- c) Los que soliciten el permiso de la clase D, y sean titulares del de la clase D1.
- d) Los que soliciten el permiso de la clase C + E, y sean titulares del de las clases C1 + E o D1 + E.
- e) Los que soliciten el permiso de la clase D1 + E o D + E, y sean titulares del de la clase C1 + E.

3. Estarán exentos de realizar la prueba de control de aptitudes y comportamientos en circulación en vías abiertas al tráfico general los que sean titulares de un permiso de conducción en vigor de la clase B con más de un año de antigüedad y soliciten el permiso de la clase BTP.

Artículo 55. *Otros requisitos para la realización de la prueba de control de aptitudes y comportamientos en circulación en vías abiertas al tráfico general.*

1. Para realizar la prueba de control de aptitudes y comportamientos en circulación en vías abiertas al tráfico general, al doble mando del vehículo, excepto cuando se trate de motocicletas, irá un profesor o quien haya impartido la formación de acuerdo con lo previsto en el anexo VIII.

En los vehículos a utilizar en las pruebas de control de aptitudes y comportamientos solamente podrán ir los aspirantes, los examinadores y los profesores o acompañantes autorizados.

2. Durante la realización de la prueba, las instrucciones precisas serán dadas exclusivamente por el examinador encargado de calificarla, quien podrá ir al doble mando si así se estableciera por la Dirección General de Tráfico en aquellos casos en que no sea necesario realizar la formación a través de una escuela particular de conductores.

3. El profesor o el acompañante será el responsable de la seguridad de la circulación. No deberá intervenir en el desarrollo de la prueba, ya sea dando instrucciones con signos, palabras o de cualquier otra forma, o ejerciendo acción directa sobre los mandos del vehículo, salvo en caso de emergencia, errores o comportamientos del aspirante que impliquen inobservancia grave de normas o señales reguladoras de la circulación o cuestiones de seguridad vial que amenacen la seguridad del vehículo, sus ocupantes u otros usuarios de la vía. Si lo hiciese, aunque sea debido a una situación en que está obligado a intervenir, se interrumpirá y suspenderá la prueba y el aspirante será declarado no apto en la convocatoria de que se trate.

4. Cuando se trate de solicitantes de permiso de las clases A1 y A2, el aspirante, una vez superada la prueba de control de aptitudes y comportamientos en circuito cerrado, podrá iniciar su formación práctica en vías abiertas al tráfico general, en las condiciones y con los requisitos que se establecen en el anexo VI. C).6.

El aspirante realizará la prueba conduciendo la motocicleta que corresponda sin acompañante. El examinador dirigirá la prueba y dará las instrucciones precisas, por medio de un intercomunicador eficaz. En el vehículo de acompañamiento, además del examinador y el profesor conductor del vehículo, podrán ir otros aspirantes.

Al aspirante que padezca hipoacusia que le impida recibir las instrucciones a través de intercomunicador le será facilitado un croquis en el que se represente gráficamente el itinerario a realizar.

Artículo 56. *Duración de las pruebas.*

El tiempo destinado a la realización de las pruebas de control de conocimientos y de control de aptitudes y comportamientos será el que se establece en el anexo VI. B).2 y C).2.

Artículo 57. *Interrupción de las pruebas.*

1. Procederá la interrupción y suspensión de las pruebas de control de conocimientos, y la declaración de no apto en la convocatoria de que se trate, de los aspirantes que perturben el orden en cualquiera de ellas o cometan o intenten cometer fraude en su realización.

Además de la declaración de no apto en la convocatoria de que se trate, podrá acordarse la interrupción y suspensión de las pruebas de control de aptitudes y comportamientos cuando los aspirantes denoten manifiesta impericia o carencia del dominio del vehículo o sus mandos y cometan errores o faltas que, individualmente consideradas o por acumulación con otras, impliquen dicha calificación o se den los supuestos contemplados en el artículo 55.3.

2. No se iniciarán las pruebas o, en su caso, serán interrumpidas, en el supuesto de que el aspirante o el profesor no presenten la documentación requerida para ser identificados o cuando el aspirante carezca del equipo de protección adecuado o no lleve las correcciones, prótesis o adaptaciones en la persona o en el vehículo o las que lleve sean inadecuadas.

Se procederá de la misma manera cuando el profesor o el acompañante no presten la colaboración debida al examinador para que la prueba se pueda desarrollar o iniciar con las debidas garantías, cuando existan indicios racionales de que, por las circunstancias que concurren, las pruebas no pueden desarrollarse con la normalidad o seguridad debidas, o cuando la circulación en las condiciones apreciadas constituyese infracción a los preceptos del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, y disposiciones complementarias.

En cualquiera de los supuestos descritos en los dos párrafos anteriores, la no iniciación o la interrupción de la prueba no implicará la pérdida de la convocatoria para el aspirante.

Artículo 58. *Lugar de realización de las pruebas de control de aptitudes y comportamientos.*

1. La prueba de control de aptitudes y comportamientos en circuito cerrado se realizará en un terreno o pista especial cerrado a la circulación y debidamente adaptado para ello.

En el terreno o pista especial únicamente podrán permanecer los aspirantes a quienes corresponda realizarla, el personal de la Dirección General de Tráfico y, cuando lo soliciten y sean autorizados, los responsables de la enseñanza de la conducción, si bien éstos en el lugar que se les indique y con la exclusiva finalidad de presenciar la realización de aquélla y, en su caso, colaborar con los funcionarios de la Jefatura Provincial de Tráfico en su realización.

Cuando se trate de aspirantes al permiso de la clase B, la prueba podrá realizarse durante el desarrollo de la de control de aptitudes y comportamientos en circulación en vías abiertas al tráfico general y, cuando las circunstancias lo aconsejen, en el terreno o pista a que se refiere el párrafo primero.

2. La prueba de control de aptitudes y comportamientos en circulación en vías abiertas al tráfico general tendrá lugar, si fuera posible, en vías situadas fuera de poblado, en autopistas o autovías, así como en todo tipo de vías urbanas (zonas residenciales, zonas con limitaciones de 30 y 50 km/h), que deberán presentar los diferentes tipos de dificultades que puede encontrar un conductor.

Siempre que sea posible, la prueba se desarrollará en diferentes condiciones de intensidad de tráfico. El tiempo de duración de la prueba deberá utilizarse de forma óptima con el fin de comprobar el comportamiento del aspirante en los diferentes tipos de tráfico que se puede encontrar, prestando especial atención a la transición de uno a otro.

Sección 2.^a *De los vehículos a utilizar en las pruebas*

Artículo 59. *Requisitos generales.*

1. Los vehículos a utilizar en la realización de las pruebas de control de aptitudes y comportamientos deberán cumplir las prescripciones contenidas en la reglamentación de vehículos y en el anexo VII. A).

2. Además, los vehículos y, en su caso, los sistemas de comunicación, deberán encontrarse en buen estado de limpieza e higiene, conservación, mantenimiento, eficacia y seguridad, al corriente en las inspecciones técnicas periódicas, provistos de toda la documentación reglamentaria y estar señalizados en la parte delantera y trasera con una placa de las dimensiones y características establecidas en la normativa reguladora de las escuelas particulares de conductores así como en la reglamentación de vehículos.

Artículo 60. *Requisitos específicos.*

En la realización de las pruebas de control de aptitudes y comportamientos para obtener permiso o licencia de conducción, según la clase de permiso o licencia solicitados, se utilizarán los vehículos que se establecen en el anexo VII. B).

Cuando la prueba venga impuesta en el correspondiente convenio de canje los vehículos deberán reunir los requisitos específicos que se establecen en el anexo VII. B).

Artículo 61. *Vehículos adaptados.*

1. Los que, por padecer enfermedad o deficiencia orgánica o funcional, únicamente puedan obtener permiso o licencia de conducción extraordinarios sujetos a condiciones restrictivas, podrán utilizar durante el aprendizaje y en la realización de las pruebas ciclomotores, vehículos para personas de movilidad reducida o vehículos provistos de cambio automático o semiautomático o adaptados a la deficiencia de la persona que haya de conducirlos, de acuerdo con el dictamen del centro de reconocimiento autorizado o de la autoridad sanitaria, en su caso.

2. Los vehículos adaptados que vayan a utilizarse en el aprendizaje y en la realización de las pruebas de control de aptitudes y comportamientos en circulación en vías abiertas al tráfico general para obtener el permiso o licencia de conducción de que se trate sujeto a condiciones restrictivas, estarán provistos de dos espejos retrovisores interiores y dos exteriores, uno a cada lado, y dobles mandos de freno y acelerador y, si fuera posible, de embrague.

3. En los casos a que se refiere el apartado 1, en la realización de las pruebas de control de aptitudes y comportamientos se efectuarán las comprobaciones oportunas para valorar la eficacia de la prótesis, si existiera, verificar si las características del vehículo, así como si las adaptaciones, restricciones u otras limitaciones en la persona, el vehículo o de circulación que pudieran imponerse, y que se consignarán en el permiso o licencia que, en su caso, se expida, ofrecen las suficientes garantías de seguridad. La Jefatura Provincial de Tráfico, si lo considera necesario, podrá requerir al efecto otros informes complementarios y, en especial, el asesoramiento de un médico que podría ser designado por los servicios sanitarios competentes.

Artículo 62. *Verificaciones.*

Los examinadores podrán verificar, en cualquier momento de las pruebas o antes de que se inicien, si los vehículos presentados para la realización de éstas responden a las normas establecidas y reúnen los requisitos administrativos, técnicos y de seguridad necesarios. En caso contrario, el examinador podrá no iniciar las pruebas o suspender su realización, sin que ello implique la pérdida de la convocatoria para el aspirante.

CAPÍTULO IV

De las pruebas a realizar para comprobar los conocimientos para obtener o prorrogar la autorización especial que habilita para conducir vehículos que transporten mercancías peligrosas

Artículo 63. *Pruebas de control de conocimientos sobre formación teórica.*

Todo conductor que solicite la autorización administrativa especial a que se refiere el artículo 25, o su ampliación, deberá demostrar que posee los conocimientos razonados, la comprensión y las aptitudes necesarias para conducir vehículos que transporten mercancías peligrosas. Para ello, realizará una prueba teórica común y una prueba teórica específica de control de conocimientos que versarán sobre los temas que se indican en el anexo V. C). 1.

Artículo 64. *Pruebas de control sobre formación práctica.*

Todo el que solicite la autorización especial a que se hace referencia en el artículo anterior, o su ampliación, deberá demostrar, además, que posee una formación práctica, mediante la realización de unos ejercicios individuales sobre las materias que se indican en el anexo V. C). 2.

Artículo 65. *Centros en los que se realizarán las pruebas y los ejercicios prácticos.*

1. Las pruebas teóricas de control de conocimientos se realizarán:

a) En el centro de exámenes que, atendidas las circunstancias y las posibilidades del servicio, determine la Jefatura Provincial de Tráfico a la que se hubiera dirigido la solicitud, cuando las pruebas sean para obtener o ampliar la autorización.

b) En los locales del centro de formación que haya impartido el curso aprobado por la Jefatura Provincial de Tráfico, cuando las pruebas sean para prorrogar la vigencia de la autorización.

2. Los ejercicios prácticos individuales sobre extinción de incendios y, en su caso, los de carga y descarga y aquellos otros cuya naturaleza lo requiera, se realizarán en el lugar y en las instalaciones, y con los medios autorizados que, a petición del Director del centro de formación, hayan sido fijados por la Jefatura Provincial de Tráfico al aprobar el curso.

Los demás ejercicios prácticos individuales, tales como los de primeros auxilios y utilización de los distintivos de preseñalización de peligro, se realizarán en conexión con la formación teórica, en el aula donde se impartan las clases teóricas.

Artículo 66. Convocatorias.

1. Cada solicitud de pruebas teóricas de control de conocimientos para obtener o ampliar la autorización especial dará derecho a realizar las pruebas en dos convocatorias. Entre convocatorias de un mismo expediente no deberá mediar más de seis meses.

Las fechas de las pruebas a que se refiere el párrafo anterior serán fijadas, a petición del interesado, por la Jefatura Provincial de Tráfico que hubiera aprobado el curso, teniendo en cuenta las posibilidades del servicio. La no presentación a cualquiera de las pruebas en las fechas fijadas dará lugar, salvo casos debidamente justificados, a la pérdida de la convocatoria.

2. Las fechas de las pruebas de control de conocimientos para prorrogar la vigencia de la autorización y las de los ejercicios prácticos individuales para obtener, ampliar o prorrogar dicha autorización, que no puedan realizarse en el aula a la que se refiere el artículo 65.2, párrafo segundo, serán fijadas, a petición del Director del centro de formación, por la Jefatura Provincial de Tráfico al aprobar el curso.

Artículo 67. Forma de realizar las pruebas.

1. Las pruebas teóricas de control de conocimientos se harán de forma que se garantice que el aspirante posee unos conocimientos adecuados. Con carácter general, aquellas a que se refiere el artículo 65.1 a) se realizarán por procedimientos informáticos. Para la realización de las pruebas, la Jefatura Provincial de Tráfico o el centro de formación que haya impartido el curso facilitará a los aspirantes cuestionarios cuyas preguntas se extraerán de una relación elaborada por la Dirección General de Tráfico.

El número de preguntas de las que estarán formados los cuestionarios será el que se indica en el anexo VI. D). 1. Éstas tendrán un grado variable de dificultad y se les asignará una evaluación diferente.

2. Los ejercicios prácticos individuales se realizarán, según proceda, en instalaciones adecuadas o en el aula donde se impartan las clases teóricas y con los medios y equipos adecuados que requiera la naturaleza de la prueba. En su desarrollo y ejecución será necesaria la participación activa de todos y cada uno de los aspirantes.

Artículo 68. Calificación y vigencia de las pruebas y ejercicios.

1. Las pruebas teóricas de control de conocimientos, tanto la común como cada una de las específicas, y los ejercicios prácticos individuales se calificarán de apto o no apto y con sujeción a los criterios establecidos en el anexo VI. D). 3.

2. Las pruebas teóricas de control de conocimientos serán controladas y calificadas por los funcionarios de la Jefatura Provincial de Tráfico que hubiera aprobado el curso cuando se realicen para obtener o ampliar la autorización, y por el personal directivo o docente del centro de formación cuando se realicen para prorrogar su vigencia.

Los ejercicios prácticos individuales serán calificados por personal del centro de formación, empresa o entidad que haya impartido la formación práctica.

3. No obstante lo dispuesto en el apartado 2 anterior, funcionarios de la Dirección General de Tráfico o de la Jefatura Provincial de Tráfico que hubiera aprobado el curso podrán presenciar las pruebas teóricas de control de conocimientos a realizar en los centros de formación para prorrogar la vigencia de la autorización e intervenir en su valoración y calificación, así como utilizar en la realización de aquéllas cuestionarios propios del organismo, siempre que las preguntas planteadas en éstos figuren en la relación a que se refiere el artículo 67.1. Igualmente, podrán presenciar e intervenir en la valoración y calificación de los ejercicios prácticos individuales.

4. La declaración de aptitud en las pruebas de control de conocimientos o en los ejercicios prácticos individuales para obtener o ampliar la autorización especial tendrá un período de vigencia de seis meses, contado desde el día siguiente a aquel en que el interesado fue declarado apto en la prueba o ejercicio de que se trate.

La declaración de aptitud en las pruebas o en los ejercicios prácticos individuales para prorrogar la vigencia de la autorización caducará en la misma fecha que la autorización que se pretende prorrogar.

Artículo 69. Duración de las pruebas.

El tiempo destinado a la realización de las pruebas teóricas de control de conocimientos y los ejercicios prácticos será el que se establece en el anexo VI. D). 2.

Artículo 70. Exenciones.

Estarán exentos de realizar la prueba teórica común de control de conocimientos, así como los ejercicios prácticos correspondientes a dicha prueba a que se refieren, respectivamente, los artículos 63 y 64 los titulares de una autorización especial en vigor que soliciten su ampliación para la conducción de vehículos que transporten materias y objetos explosivos (clase 1), o materias radiactivas (clase 7), o vehículos cisterna, vehículos batería o unidades de transporte que transporten cisternas o contenedores cisterna.

Artículo 71. De las pruebas a realizar para prorrogar la vigencia de la autorización.

1. Las normas establecidas en los artículos 63, 64 y 69 son igualmente aplicables a los conductores que, siendo titulares de una autorización administrativa especial en vigor, soliciten la prórroga de su vigencia por un nuevo período de cinco años.

2. El nuevo período de vigencia de la autorización especial comenzará a partir de la fecha en que caduque la vigencia de la prorrogada.

TÍTULO III

De los permisos de conducción expedidos por las Escuelas y Organismos militares y de la Dirección General de la Policía y de la Guardia Civil

Artículo 72. Escuelas y Organismos autorizados para expedir permisos de conducción y la autorización especial para conducir vehículos que transporten mercancías peligrosas.

1. Por el Ministro del Interior se determinarán las escuelas y Organismos militares y de la Dirección General de la Policía y de la Guardia Civil facultados para expedir permisos de conducción, así como la autorización especial para conducir vehículos que transporten mercancías peligrosas, que podrán ser canjeados por sus equivalentes previstos en los artículos 4 y 25, respectivamente.

2. La formación impartida en las escuelas y organismos a que se refiere el apartado anterior y las pruebas realizadas se ajustarán, con carácter general, a lo dispuesto en los capítulos III y IV del título II sin perjuicio de las especialidades que correspondan a la naturaleza militar de los vehículos y que deberán ser tenidas en cuenta al otorgar la autorización de la escuela u organismo. También se ajustarán a lo dispuesto en dicho capítulo III los vehículos militares empleados en las referidas pruebas, en la medida en que lo permitan sus características especiales y los criterios operativos que rigen la dotación de material automóvil en las Fuerzas Armadas.

3. El Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico y su organización periférica, previa la correspondiente autorización de la dirección del centro, podrá inspeccionar las escuelas facultadas a que se refiere el apartado 1 con el fin de comprobar si los medios, programas, objetivos y métodos empleados son adecuados para la enseñanza de la conducción y si las pruebas de aptitud se realizan conforme a lo dispuesto en la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

Artículo 73. *Canje de los permisos de conducción y de la autorización especial para conducir vehículos que transporten mercancías peligrosas.*

1. El canje de los permisos de conducción quedará supeditado a la concurrencia de las siguientes circunstancias:

a) Que el titular del permiso tenga la edad requerida para la clase de permiso de que se trate, de acuerdo con lo establecido en el artículo 4.2 y reúna las condiciones establecidas en el artículo 7.1. párrafos a), b) y d).

b) Que el permiso haya sido expedido por una escuela u Organismo militar o de la Dirección General de la Policía y de la Guardia Civil legalmente facultados para expedir permisos canjeables y que sea de alguna de las clases expresamente previstas en la autorización de aquéllas.

c) Que el permiso que se pretende canjear se encuentre en vigor y no tenga una antigüedad superior a la que corresponda por aplicación de lo establecido en el artículo 12.

d) Que el titular del permiso se halle en situación de actividad en el Cuerpo u Organismo militar o policial o no hayan transcurrido más de seis meses desde que cesó en ésta.

e) El permiso de la clase A no se podrá canjear hasta que el de la clase A2 que posea tenga, al menos, dos años de antigüedad.

2. El canje de la autorización especial para conducir vehículos que transporten mercancías peligrosas quedará supeditado a la concurrencia de las siguientes circunstancias:

a) Que el titular de la autorización, la cuál deberá estar en vigor, reúna las condiciones establecidas en el artículo 26 d) y e).

b) Que su titular posea permiso de conducción civil ordinario de la clase B con, al menos, un año de antigüedad. En el supuesto de que el permiso civil no tenga esa antigüedad, deberá tenerla el permiso militar de la clase B de que sea titular el interesado.

c) Que la autorización haya sido expedida por una escuela u Organismo militar o de la Dirección General de la Policía y de la Guardia Civil legalmente facultados para ello.

d) Que el titular de la autorización se halle en situación de actividad en el Cuerpo u Organismo militar o policial o no hayan transcurrido más de seis meses desde que cesó en ésta.

3. Si el titular del permiso o de la autorización especial cumpliera la edad exigida para obtener el permiso civil equivalente después de los seis meses de haber cesado en el servicio activo, el canje deberá solicitarse en el plazo de seis meses contado desde el día que cumplió la mencionada edad. Si desde la fecha en que cesó en el servicio activo a la fecha en que cumplió la edad hubiera transcurrido más de un año, el canje exigirá, además, haber superado las pruebas en una escuela u Organismo militar autorizados.

Si el permiso de clase A2 alcanzase la antigüedad de dos años después de los seis meses de haber cesado en el servicio activo, el canje del permiso de la clase A deberá solicitarse en el plazo de seis meses contado desde el día que alcanzó aquella antigüedad.

4. El canje del permiso de conducción o de la autorización especial podrá interesarse de cualquier Jefatura Provincial de Tráfico, utilizando para ello la solicitud que a tal efecto proporcionará dicho Organismo, a la que se acompañarán los documentos que se indican en el anexo III.

5. Realizado el canje, el permiso o la autorización canjeados o, en su caso, una fotocopia de éstos, será enviado a la escuela u Organismo que lo hubiera expedido.

Artículo 74. *Formación impartida por las Escuelas oficiales de Policía.*

1. Las escuelas oficiales de Policía que cuenten con autorización de la Dirección General de Tráfico, podrán impartir la formación necesaria para la obtención del permiso de conducción de las clases A2, A y BTP, para sus efectivos policiales y, en su caso, para

bomberos, agentes forestales u otros colectivos profesionales cuya formación como conductores tuvieran atribuida.

2. A efectos de la obtención del permiso de conducción de las clases A2 y A, las escuelas oficiales de Policía a las que se refiere el apartado anterior podrán impartir, para sus efectivos policiales y para los colectivos profesionales que en el citado apartado se detallan, siempre que éstos sean titulares de un permiso de conducción de las clases A1 o A2 respectivamente, un curso específico teórico y práctico que sustituya a la experiencia mínima de dos años en la conducción de motocicletas de las características indicadas para la obtención del permiso de conducción de las clases A1 o A2, respectivamente, requerida por el artículo 5.3 y 4.

Finalizado el curso, cuando se trate de la obtención de un permiso de conducción de la clase A2, las escuelas someterán a quienes lo hubieran superado a la prueba específica de control de aptitudes y comportamientos en circulación en vías abiertas al tráfico general establecida en el artículo 49.2, realizada con una motocicleta sin sidecar de las características que se indican en el anexo VII. El certificado acreditativo de la superación de esta prueba servirá para la expedición del correspondiente permiso de conducción por la Jefatura Provincial de Tráfico del lugar en que radique la escuela.

Además, para obtener aquellos permisos deberán tener, en todo caso, la edad mínima exigible para la clase de permiso de que se trate.

El permiso de la clase A que se expida sólo autorizará a conducir vehículos policiales y de los colectivos a que se refiere el apartado 1 hasta que éste, o el de clase A2 que, en su caso, posea el interesado, tenga dos años de antigüedad. Esta limitación se consignará en el permiso de conducción mediante el código nacional correspondiente.

3. A efectos de lo dispuesto en el párrafo primero del artículo 5.6, las escuelas oficiales de Policía a las que se refiere el apartado 1 podrán impartir, para sus efectivos policiales y para los colectivos profesionales que en el citado apartado se detallan, siempre que estos sean titulares de un permiso de conducción de la clase B con al menos un año de antigüedad, un certificado que acredite la suficiencia en los conocimientos teóricos exigidos para obtener el permiso BTP, el cual sustituirá a la prueba de control de conocimientos específicos que se indica en el artículo 47.1.

4. La concesión del permiso de conducción quedará supeditada a que las mencionadas escuelas presenten, ante la Dirección General de Tráfico, la programación de los correspondientes cursos con indicación de sus características, las materias de que consta, el sistema de evaluación y las pruebas que se deban realizar.

TÍTULO IV

De las infracciones y sanciones

Artículo 75. *Infracciones y sanciones.*

Las infracciones a los preceptos del presente reglamento serán sancionadas de conformidad con lo dispuesto en el artículo 67 del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

TÍTULO V

Del Registro de Conductores e Infractores

Artículo 76. *El Registro de Conductores e Infractores.*

1. El Registro de conductores e infractores a que se refiere el artículo 5.h) del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, será llevado y gestionado por la Dirección General de Tráfico.

2. En el Registro de conductores e infractores se recogerán y gestionarán de forma automatizada los datos de carácter personal de los solicitantes y titulares de autorizaciones administrativas para conducir, así como su comportamiento y sanciones por hechos

relacionados con el tráfico y la seguridad vial, con la finalidad de controlar el cumplimiento por los titulares de las autorizaciones administrativas para conducir de las exigencias previstas por la normativa vigente.

3. El titular del órgano responsable del Registro o fichero automatizado adoptará las medidas de gestión y organización que sean necesarias para asegurar, en todo caso, la confidencialidad, seguridad e integridad de los datos automatizados de carácter personal existentes en el Registro y su uso para las finalidades para las que fueron recogidos.

4. Serán de aplicación al Registro las medidas de seguridad de nivel alto previstas en el Reglamento de desarrollo de la Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, aprobado por Real Decreto 1720/2007, de 21 de diciembre.

Artículo 77. *Datos que han de figurar en el Registro.*

En el Registro de conductores e infractores figurarán los siguientes datos:

- a) Nombre, apellidos, nacionalidad y domicilio del titular de la autorización, el Número de su Documento Nacional de Identidad si es español o, en su caso, el Número de Identidad de Extranjero.
- b) Fecha, lugar de nacimiento y sexo del titular de la autorización.
- c) Clases de permiso o licencia de conducción y otras autorizaciones administrativas o documentos necesarios para conducir o relacionados con la conducción.
- d) Condición de profesional de la enseñanza de la conducción, de formador o de psicólogo - formador en cursos de sensibilización y reeducación vial.
- e) Historial y resultados de las distintas pruebas de aptitud realizadas para obtener autorizaciones administrativas para conducir.
- f) Historial, menciones y períodos de vigencia de las distintas autorizaciones o documentos que autoricen a conducir.
- g) Menciones, incidencias, restricciones y limitaciones relacionadas con la propia autorización, la persona titular de ésta, el vehículo o la circulación.
- h) Identificación del servicio sanitario o centro de reconocimiento que realizó la exploración del conductor y emitió el correspondiente informe de aptitud psicofísica, así como el resultado final de dicho informe.
- i) Condenas judiciales que afecten a la autorización administrativa para conducir y las sanciones administrativas que sean firmes impuestas por infracciones graves y muy graves.
- j) Nulidad o lesividad, pérdida de vigencia, procesos y sentencias de anulación, medidas cautelares adoptadas y, en su caso, la intervención de las autorizaciones administrativas para conducir.
- k) Crédito de puntos de que se dispone.
- l) Resultado del curso de sensibilización y reeducación vial y fecha de realización del mismo.
- m) Fecha de la resolución denegando el canje solicitado, con indicación del Estado que haya expedido el permiso.
- n) Otras incidencias relacionadas con las autorizaciones administrativas para conducir.

Artículo 78. *Tratamiento y cesión de datos.*

1. El tratamiento y la cesión de los datos contenidos en el Registro se someterán a lo dispuesto en la Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de Protección de Datos de Carácter Personal y su Reglamento de desarrollo, aprobado por Real Decreto 1720/2007, de 21 de diciembre.

2. Los datos del Registro, que en ningún caso tendrá carácter público, únicamente serán objeto de cesión cuando así lo autorice una norma con rango de Ley.

En particular, la cesión a otras Administraciones Públicas sólo podrá tener lugar cuando las mismas ejerzan competencias sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial o cuando la cesión se realice en el marco de la normativa estatal o autonómica reguladora de la función estadística pública.

Artículo 79. *Derechos de los interesados.*

1. Los interesados podrán ejercitar ante el Registro los derechos de acceso, rectificación, cancelación u oposición previstos en las normas vigentes en materia de protección de datos.

2. La Dirección General de Tráfico podrá facilitar al interesado la consulta de todo o parte del contenido del Registro, y, en particular, de su saldo de puntos, a través de medios telemáticos. En este caso, se adoptarán las medidas que permitan garantizar la identidad del afectado, tales como la remisión al mismo de una clave de acceso.

Disposición adicional primera. *Licencias de conducción de ciclomotores expedidas con anterioridad a la entrada en vigor del Reglamento General de Conductores, aprobado por Real Decreto 772/1997, de 30 de mayo.*

Las licencias de conducción de ciclomotores expedidas con anterioridad a la entrada en vigor del Reglamento General de Conductores, aprobado por Real Decreto 772/1997, de 30 de mayo, estarán sujetas a los períodos de vigencia que se establecen en el artículo 12.2 del presente reglamento.

Disposición adicional segunda. *Residencia normal.*

A efectos de la aplicación del presente reglamento se entenderá por «residencia normal» el lugar en el que permanezca una persona habitualmente, es decir, durante al menos ciento ochenta y cinco días por cada año natural, debido a vínculos personales y profesionales, o, en el caso de una persona sin vínculos profesionales, debido a vínculos personales que indiquen una relación estrecha entre dicha persona y el lugar en el que habite.

No obstante, la residencia normal de una persona cuyos vínculos profesionales estén situados en un lugar diferente del de sus vínculos personales y que, por ello, se vea obligado a permanecer alternativamente en diferentes lugares situados en dos o varios Estados, se considera situada en el lugar al que le unan sus vínculos personales, siempre que vuelva a dicho lugar de una forma regular. Esta última condición no será necesaria cuando dicha persona permanezca en un Estado para desempeñar una misión de una duración determinada. La asistencia a una universidad o escuela no implicará el traslado de la residencia normal.

En todo caso, únicamente se entenderá por residencia normal la permanencia en España en situación regular que deberá ser debidamente acreditada, de acuerdo con lo dispuesto en la Ley Orgánica 4/2000, de 11 de enero, sobre derechos y libertades de los extranjeros en España y su integración social.

Disposición adicional tercera. *Referencias a las Jefaturas Provinciales de Tráfico.*

Se entenderá que todas las referencias realizadas en este reglamento a la Jefatura Provincial de Tráfico incluyen también a las Jefaturas Locales de Tráfico de las Ciudades de Ceuta y Melilla.

Disposición adicional cuarta. *Transporte escolar o de menores.*

A los efectos del presente reglamento se entenderá por transporte escolar o de menores, los que se determinan como tales en el Real Decreto 443/2001, de 27 de abril, sobre condiciones de seguridad en el transporte escolar y de menores.

Disposición adicional quinta. *Condiciones básicas y de accesibilidad para las personas con discapacidad.*

En todos los ámbitos regulados en el presente reglamento se cumplirán los requisitos exigidos por las disposiciones relativas a la accesibilidad universal de las personas con discapacidad.

Disposición adicional sexta. *Datos personales.*

Las disposiciones contenidas en este reglamento que afecten al tratamiento de los datos personales se aplicarán de acuerdo con lo dispuesto en la Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de Protección de Datos de Carácter Personal.

Disposición adicional séptima. *Ayuda mutua y utilización de la red del permiso de conducción de la Unión Europea.*

De conformidad con lo previsto en el artículo 15 de la Directiva 2006/126/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de diciembre, se prestará ayuda y se intercambiará información con otros Estados miembros sobre los permisos de conducción expedidos, canjeados, sustituidos, renovados o anulados, por cualquiera de los cauces operativos en cada momento, hasta tanto la red del permiso de conducción de la Unión Europea entre en funcionamiento, desde cuyo momento se recurrirá a ella para intercambiar la citada información.

Disposición adicional octava. *Permisos y licencia de conducción expedidos en Comunidades Autónomas con lengua oficial propia.*

De acuerdo con lo dispuesto en la Disposición adicional cuarta del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, a las personas que tengan su domicilio en alguna de las Comunidades Autónomas que tengan una lengua cooficial, se les expedirá el permiso o la licencia de conducción redactado, además de en castellano, en dicha lengua.

Disposición adicional novena. *Documentación del certificado de aptitud profesional.*

El código comunitario 95, acreditativo del cumplimiento de la obligación de obtención del certificado de aptitud profesional prevista en el artículo 3 de la Directiva 2003/59/CE, se sustituirá por la tarjeta de cualificación del conductor, expedida de acuerdo con el modelo del anexo VI del 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.

Disposición adicional décima. *Ejercicio de los derechos reconocidos en la Ley 11/2007, de 22 de junio, de Acceso Electrónico de los Ciudadanos a los Servicios Públicos.*

Los derechos reconocidos en el artículo 6 de la Ley 11/2007, de 22 de junio, de Acceso Electrónico de los Ciudadanos a los Servicios Públicos, podrán ejercerse en relación con los procedimientos y actuaciones que se regulan en el presente Reglamento, conforme a los plazos establecidos en la disposición final tercera de la citada Ley.

Disposición adicional undécima. *Documentación a presentar para el canje de los permisos de conducción expedidos por las Escuelas y Organismos militares y de la Dirección General de la Policía y de la Guardia Civil.*

No se obligará a la presentación de los documentos exigidos en las letras a) y b) del párrafo 1, del apartado I) del Anexo III «Documentación para obtener las distintas autorizaciones», en el momento en que esté operativa la interconexión de las bases de datos entre las Escuelas y Organismos Militares y de la Dirección General de la Policía y de la Guardia Civil con la Dirección General de Tráfico.

Disposición transitoria primera. *Equivalencia de permisos y licencias de conducción expedidos con anterioridad a la entrada en vigor del Real Decreto 772/1997, de 30 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores.*

1. Los permisos y las licencias de conducción expedidos conforme al modelo regulado en la normativa anterior al Real Decreto 772/1997, de 30 de mayo, continuarán siendo válidos en las mismas condiciones que fueron expedidos hasta que expire su período de vigencia, sin necesidad de ser sustituidos por los modelos regulados en el presente reglamento. La sustitución no se realizará hasta que, con ocasión de su prórroga de vigencia o de cualquier otro trámite reglamentario, proceda expedir el permiso o la licencia de conducción en el nuevo modelo.

2. Los permisos y las licencias de conducción a que se refiere el apartado 1 anterior, equivaldrán:

- a) El permiso de la clase A1, al de la clase A1, si bien autorizará a conducir motocicletas sin sidecar de hasta 125 cm³, potencia máxima de 11 kW y una relación potencia/peso no superior a 0,11 kW/kg.
- b) El permiso de la clase A2, al de la clase A.
- c) El permiso de la clase B1, al de la clase B.
- d) El permiso de la clase B2, al de la clase BTP.
- e) El permiso de la clase C1 que autoriza a conducir camiones de masa máxima autorizada no superior a 7500 kg, al de la clase C1.
- f) El permiso de la clase C1 que autoriza a conducir turismos y camiones de masa máxima autorizada superior a 7.500 kg y que no excedan de 16.000 kg, al de la clase C.
- g) El permiso de la clase C2, a los de las clases C y C + E.
- h) El permiso de las clases C2 y C2 complementado con el de la clase E implicarán el de la clase D + E para los conductores que estén en posesión del de la clase D.
- i) El permiso de la clase B1 complementado con el de la clase E, al de la clase B + E.
- j) El permiso de la clase B2 complementado con el de la clase E, al de las clases B + E y BTP.
- k) El permiso de la clase C1 complementado con el de la clase E que autoriza a conducir turismos y camiones de hasta 7.500 kg de masa máxima autorizada con un remolque enganchado de más de 750 kg de masa máxima autorizada, al de la clase C1 + E.
- l) El permiso de la clase C1, que autoriza a conducir camiones de hasta 16.000 kg de masa máxima autorizada complementado con el de la clase E, al de la clase C + E.
- m) El permiso de la clase B1 (TA) que autoriza a conducir tractores y maquinaria agrícola automotriz, a la licencia de conducción que autoriza a conducir vehículos especiales agrícolas autopropulsados, aunque su masa o dimensiones máximas autorizadas excedan de los límites establecidos para los vehículos ordinarios en las normas reguladoras de los vehículos.
- n) La licencia de conducción de ciclomotores, al permiso de conducción de la clase AM y a las licencias que autorizan a conducir vehículos para personas de movilidad reducida y vehículos especiales agrícolas autopropulsados y sus conjuntos cuya masa o dimensiones máximas no excedan de los límites establecidos para los vehículos ordinarios en las normas reguladoras de los vehículos o aunque su velocidad máxima por construcción sea superior a 45 km/h.

Disposición transitoria segunda. *Equivalencia de permisos y licencias de conducción expedidos conforme a uno de los modelos previstos en el Reglamento General de Conductores, aprobado por Real Decreto 772/1997, de 30 de mayo.*

1. Los permisos y las licencias de conducción expedidos conforme a uno de los modelos previstos en el Reglamento General de Conductores, aprobado por el Real Decreto 772/1997, de 30 de mayo, continuarán siendo válidos en las mismas condiciones que fueron expedidos hasta que finalice su período de vigencia, sin necesidad de ser sustituidos por el modelo de permiso o de licencia de conducción regulado en el presente reglamento.

La sustitución no se realizará hasta que, con ocasión de su prórroga de vigencia o de cualquier otro trámite reglamentario, proceda expedir el permiso o la licencia de conducción en el nuevo modelo.

Cuando la sustitución tenga lugar con ocasión de su prórroga de vigencia se sustituirá el permiso o licencia de conducción por el nuevo modelo y su plazo de vigencia será el que corresponda de acuerdo con lo dispuesto en este reglamento. Cuando la sustitución tenga lugar por cualquier trámite que no sea la prórroga de su vigencia, se expedirá el permiso o licencia de conducción en el nuevo modelo si bien conservará el período de vigencia que tuviera asignado.

2. Los permisos y las licencias de conducción a que se refiere el apartado 1 anterior, equivaldrán:

- a) El permiso de la clase A1, al de la clase A1, si bien autorizará a conducir motocicletas sin sidecar de hasta 125 cm³, potencia máxima de 11 kW y una relación potencia/peso no superior a 0,11 kW/kg.

b) El permiso de la clase A limitado a la conducción de motocicletas con una potencia de hasta 25 kW o una relación potencia/peso de hasta 0,16 kW/kg, o motocicletas con sidecar con una relación potencia/peso de hasta 0,16 kW/kg, al de la clase A, si bien no autorizará la conducción de motocicletas superiores a las indicadas hasta que tenga una antigüedad de dos años desde que aquél fuera expedido.

c) La autorización a que se refería el artículo 7.3, al de la clase BTP.

d) La licencia de conducción de ciclomotores, al permiso de la clase AM.

e) La licencia que autoriza a conducir vehículos para personas de movilidad reducida, a la licencia que autoriza a conducir vehículos para personas de movilidad reducida.

f) La licencia para conducir vehículos especiales agrícolas autopropulsados y sus conjuntos, a la licencia para conducir vehículos especiales agrícolas autopropulsados y sus conjuntos, si bien autorizará su conducción aunque su velocidad máxima por construcción exceda de 45 km/h.

Disposición transitoria tercera. *Licencia de conducción de ciclomotores y permisos de las clases A1 y A2.*

Quienes a la entrada en vigor de este reglamento sean titulares de una licencia de conducción de ciclomotores o de un permiso de conducción de las clases A1 o A2, obtenidos con anterioridad a la entrada en vigor del Reglamento General de Conductores, aprobado por el Real Decreto 772/1997, de 30 de mayo, estarán autorizados a conducir motocultores y tractores agrícolas y máquinas agrícolas automotrices cuya masa máxima autorizada no exceda de 1.000 kg y cuya velocidad máxima autorizada no exceda de 20 km/h, siempre que no lleven remolque.

Asimismo, las licencias de conducción de ciclomotores obtenidas con anterioridad al 1 de septiembre de 2008 autorizarán a su titular a transportar pasajeros en el vehículo, aunque no tenga los dieciocho años cumplidos.

Disposición transitoria cuarta. *Permiso de conducción de la clase B1 (TA) restringido.*

Quienes a la entrada en vigor de este reglamento sean titulares de un permiso de conducción de la clase B1 (TA) restringido para la conducción de tractores y máquinas automotrices agrícolas, al que se referían los artículos 262.VI y 309.1.2.2, ambos del Código de la Circulación, aprobado por Decreto de 25 de septiembre de 1934, estarán autorizados para conducir vehículos especiales agrícolas autopropulsados y sus conjuntos aunque su masa o dimensiones máximas autorizadas excedan de los límites establecidos para los vehículos ordinarios o aunque su velocidad máxima por construcción sea superior a 45 km/h.

Disposición transitoria quinta. *Permiso de conducción de la clase B.*

Quienes a la entrada en vigor de este reglamento sean titulares de un permiso de conducción de la clase B podrán conducir vehículos especiales no agrícolas o sus conjuntos cuya velocidad máxima no exceda de 40 km/h, con independencia de cual sea su masa máxima autorizada.

Disposición transitoria sexta. *Vehículos que se utilizan en las pruebas de control de aptitudes y comportamientos.*

1. Sin perjuicio de las especialidades que se recogen en el apartado siguiente, los vehículos que a la entrada en vigor del presente reglamento se utilizan en las pruebas de control de aptitudes y comportamientos para la obtención del permiso o la licencia de conducción, y no cumplan los requisitos previstos en éste, podrán seguir utilizándose en dichas pruebas durante diez años a partir de su entrada en vigor, salvo los turismos que no estén provistos de reposacabezas que podrán seguir utilizándose, únicamente, durante dos años a partir de su entrada en vigor.

2. Las motocicletas que se utilizan en las pruebas para la obtención del permiso de las clases A1 y A, dadas de alta en las escuelas o sus secciones con anterioridad al 9 de

agosto de 2008, que no reúnan los requisitos previstos en el anexo VII del presente reglamento en lo que se refiere a las características de las ruedas, podrán seguir utilizándose en las pruebas para la obtención del permiso de las clases A1 y A2 hasta el 1 de septiembre de 2011.

Asimismo, los utilizados en las pruebas de control de aptitudes y comportamientos para la obtención del permiso de conducción de las clases B + E, C1, C1 + E, C, C + E, D1, D1 + E, D y D + E dados de alta en las escuelas o sus secciones con anterioridad al 20 de octubre de 2004, que no reúnan los requisitos exigidos en el citado anexo VII, podrán seguir utilizándose en dichas pruebas hasta el 30 de septiembre de 2013.

Disposición transitoria séptima. *Examinadores.*

El personal examinador encargado de la calificación de las pruebas de control de aptitudes y comportamientos que venga desempeñando esta actividad con anterioridad a la entrada en vigor del anexo VIII, podrá seguir realizándola aún cuando no reúna los requisitos establecidos en los apartados A) y B) de dicho anexo. No obstante, para poder seguir ejerciendo esta actividad, deberá someterse a los requisitos de garantía de calidad y de formación periódica especificados en su apartado D).

Disposición transitoria octava. *Límite de radio de acción para los permisos de conducción de las clases D1 y D.*

El límite de radio de acción de 50 kilómetros para los permisos de conducción de las clases D1 y D, establecido en el artículo 7.2 del Reglamento General de Conductores, aprobado por Real Decreto 772/1997, de 30 de mayo, aplicable a los permisos de conducción de esas clases obtenidos hasta el 10 de septiembre de 2008, así como el código nacional 101 a que se refiere la Orden INT/4151/2004, de 9 de diciembre, mediante el cual se consignará aquélla en el permiso de conducción, quedarán sin efecto a partir de la fecha señalada.

Disposición transitoria novena. *Obtención de permiso de conducción de clase AM.*

Hasta el 1 de septiembre de 2010 podrá obtenerse el permiso de conducción de la clase AM a partir de los catorce años cumplidos, si bien éste no autorizará a transportar pasajeros hasta que su titular tenga dieciocho años cumplidos.

Disposición transitoria décima. *Calificación de las pruebas.*

Hasta que se apliquen lo dispuesto en el artículo 52.2 y el anexo VI. B). 1 en cuanto al número de preguntas planteadas y de posibles respuestas correctas, así como los criterios de calificación previstos en el artículo 53.2 y el anexo VI. B). 3, seguirán aplicándose los criterios contenidos en el artículo 57.2 y en el anexo V. A) del Real Decreto 772/1997, de 30 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores.

Disposición transitoria undécima. *Aplicación de las nuevas características de la prueba de conocimientos.*

El número de preguntas planteadas y de posibles respuestas correctas a que se refieren el artículo 52.2 y el anexo VI. B). 1, así como los criterios de calificación previstos en el artículo 53.2 y el anexo VI. B). 3, del reglamento, se aplicarán a las pruebas que se celebren a partir de la fecha que se fije por Orden del Ministro del Interior.

Disposición transitoria duodécima. *Personal examinador.*

El anexo VIII se aplicará el 19 de enero de 2013.

ANEXO I

Permiso comunitario de conducción

A) *Modelo y contenido de permiso de conducción comunitario*

1. Las características físicas de la tarjeta correspondiente al modelo de permiso de conducción serán conformes a las normas ISO 7810 e ISO 7816-1.

2. El permiso constará de dos caras:

La página 1 contendrá:

1.º la mención «Permiso de Conducción», en letras mayúsculas.

2.º la mención «Reino de España».

3.º la letra «E», como signo distintivo de España.

4.º las informaciones específicas del permiso expedido constarán numeradas del siguiente modo:

(1) el (los) apellido (s) del titular.

(2) el nombre del titular.

(3) la fecha y el lugar de nacimiento del titular.

(4) a) la fecha de expedición del permiso.

b) la fecha de expiración de la validez administrativa del permiso.

c) la designación de la autoridad expedidora.

(5) el número de permiso.

(6) la fotografía del titular.

(7) la firma del titular.

(9) las categorías de vehículos que el titular tiene derecho a conducir.

5.º La mención «Modelo de las Comunidades Europeas» así como la mención «permiso de conducción» en las demás lenguas de la Comunidad Europea, impresas en rosa, de modo que sirvan de fondo del permiso, además de, en forma tenue, el escudo de España.

La página 2 contendrá:

1.º (9) las categorías de vehículos que el titular tenga derecho a conducir.

(10) la fecha de la primera expedición de cada categoría (esta fecha deberá transcribirse al nuevo permiso en toda sustitución o intercambio posteriores).

(11) la fecha de expiración de validez de cada categoría.

(12) en su caso, las menciones adicionales o restrictivas en forma codificada con respecto a cada categoría a las que se apliquen.

Los códigos se establecerán del siguiente modo:

Códigos 1 a 99 códigos comunitarios armonizados.

Códigos 100 y posteriores códigos nacionales válidos únicamente en circulación por territorio español.

(13) un espacio reservado para que otro Estado miembro de acogida pueda inscribir facultativamente menciones indispensables para la gestión del permiso.

(14) un espacio reservado para que el Estado miembro que expida el permiso pueda inscribir menciones indispensables para su gestión o relativas a la seguridad vial).

2.º Una explicación de los epígrafes numerados que aparecen en las páginas 1 y 2 del permiso (al menos los epígrafes 1, 2, 3, 4a, 4b, 4c, 5, 10, 11 y 12).

3.º En el fondo, impresos en forma tenue figurarán dos escudos de España y la palabra «Tráfico».

Página 1



Página 2

		9.	10.	11.	12.
13.	AM				
	A1				
	A2				
	A				
	B				
	C1				
	C				
	D1				
	D				
	BE				
	C1E				
	CE				
	D1E				
	DE				
	btp				
	12.				

1. Apellidos 2. Nombre
3. Fecha y lugar de nacimiento
4a. Válido desde
4b. Válido hasta
4c. Autoridad expedidora
5. Número
10. Válido desde
11. Válido hasta
12. Observaciones

B) Códigos Comunitarios Armonizados y Códigos Nacionales

Códigos comunitarios armonizados

Códigos	Subcódigos	Causas médicas. Significado
01		Corrección y protección de la visión:
	01.01	Gafas.
	01.02	Lente o lentes de contacto.
	01.03	Cristal de protección.
	01.04	Lente opaca.
	01.05	Recubrimiento del ojo.
	01.06	Gafas o lentes de contacto.
02		Prótesis auditiva/ayuda a la comunicación:
	02.01	Prótesis auditiva de un oído.
	02.02	Prótesis auditiva de los dos oídos.
03		Prótesis/órtesis del aparato locomotor:
	03.01	Prótesis/órtesis de los miembros superiores.
	03.02	Prótesis/órtesis de los miembros inferiores.
05		Limitaciones (subcódigo obligatorio, conducción con restricciones por causas médicas):
	05.01	Limitación a conducción diurna (por ejemplo, desde una hora después del amanecer hasta una hora antes del anochecer).
	05.02	Limitación de conducción en el radio de ... km del lugar de residencia del titular , o dentro de la ciudad o región.
	05.03	Conducción sin pasajeros.
	05.04	Conducción con una limitación de velocidad de ... km/h.
	05.05	Conducción autorizada únicamente en presencia del titular de un permiso de conducción.
	05.06	Sin remolque.
	05.07	Conducción no permitida en autopista.
	05.08	Exclusión del alcohol.
10		Transmisión adaptada:
	10.01	Transmisión manual.
	10.02	Vehículos sin pedal de embrague (o palanca accionada manualmente para las motocicletas).
	10.03	Transmisión accionada electrónicamente.
	10.04	Palanca de cambios adaptada.
	10.05	Sin caja de cambios secundaria.
15		Embrague adaptado:
	15.01	Pedal de embrague adaptado.
	15.02	Embrague manual.
	15.03	Embrague automático.
	15.04	Separación delante del pedal de embrague/pedal abatible/extraíble.
20		Mecanismos de frenado adaptados:
	20.01	Pedal de freno adaptado.
	20.02	Pedal de freno agrandado.
	20.03	Pedal de freno accionado por el pie izquierdo.
	20.04	Pedal de freno que encaja en la suela del calzado.
	20.05	Pedal de freno con inclinación.
	20.06	Freno de servicio manual (adaptado).
	20.07	Utilización máxima del freno de servicio reforzado.

Códigos	Subcódigos	Causas médicas. Significado
	20.08	Utilización máxima del freno de emergencia integrado en el freno de servicio.
	20.09	Freno de estacionamiento adaptado.
	20.10	Freno de estacionamiento accionado eléctricamente.
	20.11	Freno de estacionamiento (adaptado) accionado por el pie.
	20.12	Separación delante del pedal de freno/pedal abatible/extraíble.
	20.13	Freno accionado por la rodilla.
	20.14	Freno de servicio accionado eléctricamente.
25		Mecanismos de aceleración adaptados:
	25.01	Pedal de acelerador adaptado.
	25.02	Pedal de acelerador que encaja en la suela del calzado.
	25.03	Pedal de acelerador con inclinación.
	25.04	Acelerador manual.
	25.05	Acelerador de rodilla.
	25.06	Servoacelerador (electrónico, neumático, etc.).
	25.07	Pedal de acelerador a la izquierda del pedal de freno.
	25.08	Pedal de acelerador a la izquierda.
	25.09	Separación delante del pedal del acelerador/pedal abatible/extraíble.
30		Mecanismos combinados de frenado y de aceleración adaptados:
	30.01	Pedales paralelos.
	30.02	Pedales al mismo nivel (o casi).
	30.03	Acelerador y freno deslizantes.
	30.04	Acelerador y freno deslizantes y con órtesis.
	30.05	Pedales de acelerador y freno abatibles /extraíbles.
	30.06	Piso elevado.
	30.07	Separación al lado del pedal de freno.
	30.08	Separación para prótesis al lado del pedal de freno.
	30.09	Separación delante de los pedales de acelerador y freno.
	30.10	Soporte para el talón/para la pierna.
	30.11	Acelerador y freno accionados eléctricamente.
35		Dispositivos de mandos adaptados (Interruptores de los faros, lava/limpiaparabrisas, claxon, intermitentes, etc.).
	35.01	Dispositivos de mando accionables sin alterar la conducción ni el control.
	35.02	Dispositivos de mando accionables sin descuidar el volante ni los accesorios (de pomo, de horquilla, etc.).
	35.03	Dispositivos de mando accionables sin descuidar el volante ni los accesorios (de pomo, de horquilla, etc.) con la mano izquierda.
	35.04	Dispositivos de mando accionables sin descuidar el volante ni los accesorios (de pomo, de horquilla, etc.) con la mano derecha.
	35.05	Dispositivos de mando accionables sin descuidar el volante ni los accesorios (de pomo, de horquilla, etc.) ni los mecanismos combinados de aceleración y frenado.
40		Dirección adaptada:
	40.01	Dirección asistida convencional.
	40.02	Dirección asistida reforzada.
	40.03	Dirección con sistema auxiliar.
	40.04	Columna de dirección alargada.
	40.05	Volante ajustado (volante de sección más grande o más gruesa, volante de diámetro reducido, etc.).
	40.06	Volante con inclinación.
	40.07	Volante vertical.
	40.08	Volante horizontal.

Códigos	Subcódigos	Causas médicas. Significado
	40.09	Conducción accionada con el pie.
	40.10	Dirección alternativa ajustada (accionada por palanca, etc.).
	40.11	Pomo en el volante.
	40.12	Volante con órtesis de la mano.
	40.13	Con órtesis tenodese.
42		Retrovisor(es) adaptado(s):
	42.01	Retrovisor lateral exterior (izquierdo o derecho).
	42.02	Retrovisor exterior implantado en la aleta.
	42.03	Retrovisor interior suplementario para controlar el tráfico.
	42.04	Retrovisor interior panorámico.
	42.05	Retrovisor para evitar el punto ciego.
	42.06	Retrovisor(es) exterior(es) accionables eléctricamente.
43		Asiento del conductor adaptado:
	43.01	Asiento del conductor a una altura adecuada para la visión y a una distancia normal del volante y el pedal.
	43.02	Asiento del conductor ajustado a la forma del cuerpo.
	43.03	Asiento del conductor con soporte lateral para mejorar la estabilidad en posición sentado.
	43.04	Asiento del conductor con reposabrazos.
	43.05	Asiento del conductor deslizante con gran recorrido.
	43.06	Cinturones de seguridad adaptados.
	43.07	Cinturón de sujeción en cuatro puntos.
44		Adaptaciones de la motocicleta (subcódigo obligatorio):
	44.01	Freno de mando único.
	44.02	Freno (ajustado) accionado con la mano (rueda delantera).
	44.03	Freno (ajustado) accionado con el pie (rueda trasera).
	44.04	Manilla de aceleración (ajustada).
	44.05	Transmisión y embrague manuales (ajustados).
	44.06	Retrovisor(es) ajustado(s).
	44.07	Mandos (ajustados) (intermitentes, luz de freno...).
	44.08	Altura del asiento ajustada para permitir al conductor alcanzar el suelo con los dos pies en posición sentado.
45		Únicamente motocicletas con sidecar.
50		Limitado a un vehículo/un número de chasis específico (número de identificación del vehículo, NIV).
51		Limitado a un vehículo/matricula específicos (número de registro del vehículo, NRV).

Códigos comunitarios armonizados

Códigos	Subcódigos	Aspectos administrativos. Significado
70		Canje del permiso n.º ... expedido por ... (símbolo EU/ONU, si de trata de un tercer país); ejemplo: 70.0123456789.NL).
71		Duplicado del permiso n.º ... (símbolo EU/ONU, si se trata de un tercer país); ejemplo: 71.987654321.HR).
72		Limitado a los vehículos de la categoría A con una cilindrada máxima de 125 cm³ y una potencia máxima de 11 kW (A1).
73		Limitado a los vehículos de la categoría B, de tipo triciclo o cuatriciclo de motor (B1).

Códigos	Subcódigos	Aspectos administrativos. Significado
74		Limitado a los vehículos de la categoría C cuya masa máxima autorizada no sobrepase los 7500 kg (C1).
75		Limitado a los vehículos de la categoría D con un máximo de 16 asientos, sin contar el del conductor (D1).
76		Limitado a los vehículos de la categoría C cuya masa máxima autorizada no sobrepase los 7500 kg (C1), con un remolque cuya masa máxima autorizada exceda de 750 kg, a condición de que la masa máxima autorizada del conjunto así formado no exceda de 12000 kg y que la masa máxima autorizada del remolque no exceda de la masa en vacío del vehículo tractor (C1+E).
77		Limitado a los vehículos de la categoría D con un máximo de 16 asientos, sin contar el del conductor (D1), con un remolque cuya masa máxima autorizada exceda de 750 kg a condición de que: a) la masa máxima autorizada del conjunto así formado no exceda de 12000 kg, la masa máxima autorizada del remolque no exceda de la masa en vacío del vehículo tractor, y b) el remolque no se utilice para el transporte de personas (D1+E) (Artículo 3.2 de la Directiva 91/439/CEE).
78		Limitado a vehículos sin pedal de embrague (o palanca accionada manualmente para las motocicletas) (Directiva 91/439/CEE, anexo II, I.B).5.1 y anexo VII, A), 4 del Reglamento General de Conductores).
79		Limitado a los vehículos que cumplen las prescripciones indicadas entre paréntesis en el marco de la aplicación del apartado 1 del artículo 10 de la Directiva 91/439/CEE. 90.01: a la izquierda. 90.02: a la derecha. 90.03: izquierda. 90.04: derecha. 90.05: mano. 90.06: pie. 90.07: utilizable.
95		Conductor titular del CAP que satisface la obligación de aptitud profesional prevista en el artículo 3 de la Directiva 2003/59/CE, válido hasta el (1.1.2012) (por ejemplo: 95.01.01.2012).
96		El conductor ha cursado una formación completa o ha superado una prueba de aptitud y comportamiento conforme a lo dispuesto en el anexo V de la Directiva 2006/126/CE y en el Reglamento General de Conductores.

Códigos nacionales

Códigos	Subcódigos	Significado
101		Aplicable al permiso de las clases D y D + E. Limitado a la conducción de autobuses en trayectos cuyo radio de acción no sea superior a 50 km alrededor del punto en que se encuentre normalmente el vehículo (artículos 5.2.c) y 6.2.d) del Real Decreto 1032/2007).
105	1 2 3 4	Velocidad máxima limitada, por causas administrativas, a: 70 km/h. 80 km/h. 90 km/h. 100 km/h.

Códigos	Subcódigos	Significado
106		Fecha de primera expedición del permiso. Ejemplo: 106.2.(16.7.72):
	2	Canje de permiso militar o policial.
	3	Canje de permiso extranjero.
	4	Es titular de otro permiso extranjero no susceptible de canje en España.
	5	Permiso nuevo obtenido tras haber sido declarada la pérdida de vigencia del que tuviera por haber agotado el crédito total de puntos asignados.
107		Permiso de la clase AM limitado a ciclomotores de tres ruedas y cuatriciclos ligeros.
200		Anexo al permiso o licencia de conducción. El titular deberá llevar un documento expedido por la Jefatura Provincial de Tráfico en el que figuran las condiciones de utilización del vehículo.
201		Anexo al permiso o licencia de conducción. El permiso o licencia no serán válidos sin un documento en el que figure el texto de la resolución que determina los períodos de tiempo en los que deberá cumplirse la sanción de suspensión de la autorización.
202		Limitado a la conducción de vehículos policiales y de los colectivos a los que se refiere el artículo 74.1, válido hasta el (1.1.2012) (por ejemplo: 202.01.01.2012) (artículo 74.2 Reglamento General de Conductores).

ANEXO II

Licencia de conducción y otras autorizaciones para conducir

A) Modelo y contenido de licencia de conducción

1. La licencia será de color blanco con trama verde, tendrá unas dimensiones de 80 milímetros de ancho por 105 milímetros de largo y estará compuesta por dos páginas.

2. En la licencia constarán los siguientes datos:

a) En la página 1:

1.º El Escudo de España.

2.º La mención «Licencia de conducción», escrita en letras mayúsculas.

b) En la página 2:

1.º La fotografía del titular.

2.º Las informaciones específicas de la licencia correspondientes a:

El número del documento de identidad del titular.

La clase de licencia.

El (los) apellido (s) del titular.

El nombre del titular.

La fecha y lugar de nacimiento.

Las menciones adicionales, las adaptaciones, restricciones y otras limitaciones en personas, vehículos, o de circulación que, en su caso, afectan al titular de la licencia durante la conducción.

El lugar de expedición.

La fecha de expedición de la licencia.

La fecha de expiración de la validez administrativa de la licencia.

Anverso

 **MINISTERIO DEL INTERIOR**

DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO

JEFATURA DE TRÁFICO

LICENCIA DE CONDUCCIÓN

MODELO 230 (JA-2004)

1. DNI-NIE & CLASE DE LICENCIA & APELLIDOS & 4. NOMBRE & DATA DE NACIMIENTO & LUGAR DE EXPEDICIÓN

7. DATA DE EXPEDICIÓN & VÁLIDO HASTA & OBSERVACIONES

Reverso

FOTO	1. DNI-NIE:		2. CLASE DE LICENCIA:	
	3. APELLIDOS:			
	4. NOMBRE:			
5. FECHA Y LUGAR DE NACIMIENTO				
6. LUGAR DE EXPEDICIÓN:		7. FECHA DE EXPEDICIÓN:		8. VÁLIDO HASTA:
9. OBSERVACIONES:				

B) Modelo de autorización ADR para el transporte de mercancías peligrosas

Anverso

Para fines de la reglamentación nacional solamente. Aux fins de la réglementation nationale seulement.	ADR-CERTIFICADO DE FORMACIÓN PARA LOS CONDUCTORES DE VEHÍCULOS QUE TRANSPORTEN MERCANCÍAS PELIGROSAS. ADR-CERTIFICAT DE FORMATION POUR LES CONDUCTEURS DE VEHICULES TRANSPORTANT DES MARCHANDISES DANGEREUSES. Certificado N.º Certificat N.º E Válido para la o las clases (1) (2) Valable pour la ou les classes (1) (2) En cisternas (1) En citernes (1) En vehículos no cisternas (1) Autres que citernes (1) <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="border: 1px solid black; text-align: center;">1</td><td colspan="2"></td><td style="border: 1px solid black; text-align: center;">1</td></tr> <tr><td style="border: 1px solid black; text-align: center;">2</td><td colspan="2"></td><td style="border: 1px solid black; text-align: center;">2</td></tr> <tr><td style="border: 1px solid black; text-align: center;">3</td><td colspan="2"></td><td style="border: 1px solid black; text-align: center;">3</td></tr> <tr><td style="border: 1px solid black; text-align: center;">4.1</td><td style="border: 1px solid black; text-align: center;">4.2</td><td style="border: 1px solid black; text-align: center;">4.3</td><td style="border: 1px solid black; text-align: center;">4.1</td><td style="border: 1px solid black; text-align: center;">4.2</td><td style="border: 1px solid black; text-align: center;">4.3</td></tr> <tr><td style="border: 1px solid black; text-align: center;">5.1</td><td style="border: 1px solid black; text-align: center;">5.2</td><td></td><td style="border: 1px solid black; text-align: center;">5.1</td><td style="border: 1px solid black; text-align: center;">5.2</td><td></td></tr> <tr><td style="border: 1px solid black; text-align: center;">6.1</td><td style="border: 1px solid black; text-align: center;">6.2</td><td></td><td style="border: 1px solid black; text-align: center;">6.1</td><td style="border: 1px solid black; text-align: center;">6.2</td><td></td></tr> <tr><td style="border: 1px solid black; text-align: center;">7</td><td colspan="2"></td><td style="border: 1px solid black; text-align: center;">7</td><td colspan="2"></td></tr> <tr><td style="border: 1px solid black; text-align: center;">8</td><td colspan="2"></td><td style="border: 1px solid black; text-align: center;">8</td><td colspan="2"></td></tr> <tr><td style="border: 1px solid black; text-align: center;">9</td><td colspan="2"></td><td style="border: 1px solid black; text-align: center;">9</td><td colspan="2"></td></tr> </table> Hasta (fecha) (3) Jusqu'au (date) (3)	1			1	2			2	3			3	4.1	4.2	4.3	4.1	4.2	4.3	5.1	5.2		5.1	5.2		6.1	6.2		6.1	6.2		7			7			8			8			9			9		
1			1																																														
2			2																																														
3			3																																														
4.1	4.2	4.3	4.1	4.2	4.3																																												
5.1	5.2		5.1	5.2																																													
6.1	6.2		6.1	6.2																																													
7			7																																														
8			8																																														
9			9																																														

(1) Tâchez le que ne procede. (1) Biffer ce qui ne convient pas.
(2) Para la ampliación de la validez a otras clases, ver pág. 3. (2) Pour l'extension de la validité à d'autres classes, voir la page 3.
(3) Para la renovación de la validez, ver pág. 3. (3) Pour le renouvellement de la validité, voir page 3.

Reverso

Apellidos Nom Nombre Prénoms Fecha de nacimiento Date de naissance Nacionalidad Nationalité Firma del titular: Signature du titulaire: Expedido por la Jefatura de Tráfico de Delivered par Fecha Date Firma (4): Signature (4): Renovado hasta Renouvelé jusqu'au Por Fecha Date Firma (4): Signature (4):	SE AMPLIA LA VALIDEZ A LA CLASE O LAS CLASES (5) VALIDITE ETENDUE A LA CLASE OU AUX CLASES (5) En cisternas En citernes <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="border: 1px solid black; text-align: center;">1</td><td colspan="2"></td><td style="border: 1px solid black; text-align: center;">1</td></tr> <tr><td style="border: 1px solid black; text-align: center;">2</td><td colspan="2"></td><td style="border: 1px solid black; text-align: center;">2</td></tr> <tr><td style="border: 1px solid black; text-align: center;">3</td><td colspan="2"></td><td style="border: 1px solid black; text-align: center;">3</td></tr> <tr><td style="border: 1px solid black; text-align: center;">4.1</td><td style="border: 1px solid black; text-align: center;">4.2</td><td style="border: 1px solid black; text-align: center;">4.3</td><td style="border: 1px solid black; text-align: center;">4.1</td><td style="border: 1px solid black; text-align: center;">4.2</td><td style="border: 1px solid black; text-align: center;">4.3</td></tr> <tr><td style="border: 1px solid black; text-align: center;">5.1</td><td style="border: 1px solid black; text-align: center;">5.2</td><td></td><td style="border: 1px solid black; text-align: center;">5.1</td><td style="border: 1px solid black; text-align: center;">5.2</td><td></td></tr> <tr><td style="border: 1px solid black; text-align: center;">6.1</td><td style="border: 1px solid black; text-align: center;">6.2</td><td></td><td style="border: 1px solid black; text-align: center;">6.1</td><td style="border: 1px solid black; text-align: center;">6.2</td><td></td></tr> <tr><td style="border: 1px solid black; text-align: center;">7</td><td colspan="2"></td><td style="border: 1px solid black; text-align: center;">7</td><td colspan="2"></td></tr> <tr><td style="border: 1px solid black; text-align: center;">8</td><td colspan="2"></td><td style="border: 1px solid black; text-align: center;">8</td><td colspan="2"></td></tr> <tr><td style="border: 1px solid black; text-align: center;">9</td><td colspan="2"></td><td style="border: 1px solid black; text-align: center;">9</td><td colspan="2"></td></tr> </table> Fecha 19 Firma y/o sello Signature et/ou timbre En vehículos no cisternas Autres que citernes <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="border: 1px solid black; text-align: center;">1</td><td colspan="2"></td><td style="border: 1px solid black; text-align: center;">1</td></tr> <tr><td style="border: 1px solid black; text-align: center;">2</td><td colspan="2"></td><td style="border: 1px solid black; text-align: center;">2</td></tr> <tr><td style="border: 1px solid black; text-align: center;">3</td><td colspan="2"></td><td style="border: 1px solid black; text-align: center;">3</td></tr> <tr><td style="border: 1px solid black; text-align: center;">4.1</td><td style="border: 1px solid black; text-align: center;">4.2</td><td style="border: 1px solid black; text-align: center;">4.3</td><td style="border: 1px solid black; text-align: center;">4.1</td><td style="border: 1px solid black; text-align: center;">4.2</td><td style="border: 1px solid black; text-align: center;">4.3</td></tr> <tr><td style="border: 1px solid black; text-align: center;">5.1</td><td style="border: 1px solid black; text-align: center;">5.2</td><td></td><td style="border: 1px solid black; text-align: center;">5.1</td><td style="border: 1px solid black; text-align: center;">5.2</td><td></td></tr> <tr><td style="border: 1px solid black; text-align: center;">6.1</td><td style="border: 1px solid black; text-align: center;">6.2</td><td></td><td style="border: 1px solid black; text-align: center;">6.1</td><td style="border: 1px solid black; text-align: center;">6.2</td><td></td></tr> <tr><td style="border: 1px solid black; text-align: center;">7</td><td colspan="2"></td><td style="border: 1px solid black; text-align: center;">7</td><td colspan="2"></td></tr> <tr><td style="border: 1px solid black; text-align: center;">8</td><td colspan="2"></td><td style="border: 1px solid black; text-align: center;">8</td><td colspan="2"></td></tr> <tr><td style="border: 1px solid black; text-align: center;">9</td><td colspan="2"></td><td style="border: 1px solid black; text-align: center;">9</td><td colspan="2"></td></tr> </table> Fecha 19 Firma y/o sello Signature et/ou timbre	1			1	2			2	3			3	4.1	4.2	4.3	4.1	4.2	4.3	5.1	5.2		5.1	5.2		6.1	6.2		6.1	6.2		7			7			8			8			9			9			1			1	2			2	3			3	4.1	4.2	4.3	4.1	4.2	4.3	5.1	5.2		5.1	5.2		6.1	6.2		6.1	6.2		7			7			8			8			9			9		
1			1																																																																																														
2			2																																																																																														
3			3																																																																																														
4.1	4.2	4.3	4.1	4.2	4.3																																																																																												
5.1	5.2		5.1	5.2																																																																																													
6.1	6.2		6.1	6.2																																																																																													
7			7																																																																																														
8			8																																																																																														
9			9																																																																																														
1			1																																																																																														
2			2																																																																																														
3			3																																																																																														
4.1	4.2	4.3	4.1	4.2	4.3																																																																																												
5.1	5.2		5.1	5.2																																																																																													
6.1	6.2		6.1	6.2																																																																																													
7			7																																																																																														
8			8																																																																																														
9			9																																																																																														

(4) Y/o sello de la autoridad que expide el certificado.
(4) Et/ou timbre de l'autorité délivrant le certificat.
(5) Tâchez le que ne procede. (5) Biffer ce qui ne convient pas.

C) Modelo de permiso internacional para conducir

Anverso

ESPAÑA 06 N° 010104

CIRCULACIÓN INTERNACIONAL DE AUTOMÓVILES

PERMISO INTERNACIONAL PARA CONDUCIR

Convenio sobre la circulación por carretera de 19 de septiembre de 1949

Expedido en: _____

Fecha: _____

EL JEFE PROVINCIAL DE TRÁFICO
(Firma y sello)

ESTE PERMISO ES VALEDERO POR UN AÑO CONTADO DESDE SU FECHA DE EXPEDICIÓN

NO ES VALEDERO PARA ESPAÑA

Reverso

El presente permiso es válido en los territorios de todos los Estados contratantes, con excepción del territorio del Estado contratante que ha expedido este permiso, durante un año a partir de la fecha de su expedición y para la conducción de los vehículos pertenecientes a la clase o clases designados en la última página.

Indicaciones relativas al conductor:

Apellidos	1
Nombre* <td>2</td>	2
Lugar de nacimiento** <td>3</td>	3
Fecha de nacimiento*** <td>4</td>	4
Domicilio <td>5</td>	5

* Los nombres del padre y del madre pueden incluirse en este lugar.
** Si se conoce.
*** O la edad aproximada en la fecha en que el permiso ha sido librado.

Categoría de los vehículos para los que el permiso es válido:

Motocicletas con o sin sidecar, coches de turismo y automóviles de tres ruedas cuyo peso de vacío no exceda de 400 Kg. (900 libras).	A
Automóviles afectados al transporte de personas y admitiendo, además del asiento del conductor, ocho plazas sentadas como máximo, o afectados al transporte de las mercancías y teniendo un peso máximo autorizado que no exceda de 3.500 kg. (7.700 libras). A los automóviles de esta categoría se les puede enganchar un remolque ligero.	B
Automóviles afectados al transporte de mercancías y cuyo peso máximo autorizado exceda de 3.500 kg. (7.700 libras). A los automóviles de esta categoría se les puede enganchar un remolque ligero.	C
Automóviles afectados al transporte de personas y admitiendo, además del asiento del conductor, más de ocho plazas sentadas. A los automóviles de esta categoría se les puede enganchar un remolque ligero.	D
Automóviles de las categorías B, C y D para los que el conductor está capacitado, con otros remolques distintos del ligero.	E

El término "peso máximo autorizado" de un vehículo designa el peso de un vehículo en orden de marcha y de carga máxima.
El término "carga máxima" designa el peso del cargamento declarado admisible por la autoridad competente del país donde el vehículo ha sido matriculado.
Los remolques ligeros son aquellos cuyo peso no exceda de 750 kg.

Queda entendido que el actual permiso no afecta en manera alguna la obligación en que se halla su portador de atenerse enteramente a las leyes y reglamentos en vigor relativos a la residencia o al ejercicio de una profesión en el país por el cual transita.

EXCLUSIONS (pays):

I	V
II	VI
III	VII
IV	VIII

1 _____
2 _____
3 _____
4 _____
5 _____

A Sceau ou cachet de l'autorité
B Sceau ou cachet de l'autorité
C Sceau ou cachet de l'autorité
D Sceau ou cachet de l'autorité
E Sceau ou cachet de l'autorité

Photographie

Signature du titulaire ou empreinte de pouce:

ANEXO III

Documentación para obtener las distintas autorizaciones para conducir*A) Obtención del permiso o licencia de conducción*

1. De acuerdo con lo establecido en el artículo 8.1, a la solicitud para la expedición del permiso o la licencia de conducción, se acompañarán:

a) Número del Documento Nacional de Identidad o Número de Identidad de Extranjero, así como el consentimiento, en su caso, para que sus datos de identidad personal puedan ser consultados mediante el Sistema de Verificación de Datos, en los términos establecidos por el Real Decreto 522/2006, de 28 de abril, por el que se suprime la aportación de fotocopias de documento de identidad en los procedimientos administrativos de la Administración General del Estado y de sus organismos públicos.

De no constar su consentimiento en la solicitud, deberá acompañarse fotocopia del Documento Nacional de Identidad o, en el caso de extranjeros, fotocopia de la tarjeta de estudiante, de la Tarjeta de Identidad de Extranjero, o de la tarjeta de residencia de familiar de ciudadano de la Unión. En el caso de ciudadanos de la Unión Europea o de Estados parte en el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo o de cualquier otro Estado al que se extienda por Convenio Internacional el régimen previsto para los anteriores, presentarán copia de su certificado de registro, al que deberán acompañar asimismo copia de su Documento Nacional de Identidad o pasaporte, documentos que deberán estar en vigor.

b) Una fotografía reciente del rostro del solicitante de 32 por 26 mm, en color y con fondo claro, liso y uniforme, tomada de frente con la cabeza totalmente descubierta, y sin gafas de cristales oscuros o cualquier otra prenda que pueda impedir o dificultar la identificación de la persona, que se incorporará al expediente por el medio que establezca la Dirección General de Tráfico.

c) Declaración por escrito de no hallarse privado por resolución judicial del derecho a conducir vehículos de motor y ciclomotores.

d) Declaración por escrito de no ser titular de otro permiso de conducción, expedido en otro Estado miembro de la Unión Europea o en un Estado parte del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo, de igual clase que el solicitado, o que haya sido restringido, suspendido o anulado.

e) Fotocopia del permiso de conducción que, en su caso, posea, ya sea expedido en España o en otro Estado miembro de la Unión Europea o en un Estado parte del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo, acompañado del documento original que será devuelto una vez cotejado.

f) Informe de aptitud psicofísica emitido por un centro de reconocimiento de conductores autorizado, al que se hallará incorporada la fotografía a la que se hace referencia en el párrafo c) anterior.

2. De acuerdo con lo establecido en el artículo 33, a la solicitud para la expedición del permiso internacional para conducir, se acompañarán los documentos que se indican en el número 1 párrafos a) y b), así como fotocopia del permiso de conducción nacional junto con el documento original que será devuelto una vez cotejado, en el supuesto de que el permiso de conducción extranjero no estuviera inscrito previamente en el Registro de Conductores e Infractores.

B) Prórroga de vigencia del permiso o licencia de conducción

1. De acuerdo con lo establecido en el artículo 13.2, a la solicitud de prórroga de vigencia del permiso o la licencia de conducción se acompañarán los documentos que se indican en el apartado A).1.párrafos a), b) y f).

2. De acuerdo con lo establecido en el artículo 13.4, para solicitar la prórroga de vigencia del permiso o la licencia de conducción cuyos titulares se encuentren en el extranjero, deberá remitirse a cualquier Jefatura Provincial de Tráfico la solicitud acompañada de los siguientes documentos:

a) Talón-foto, al que se hallará adherida la fotografía a que se refiere el apartado A).1. párrafo b).

b) Informe de aptitud psicofísica a que se hace referencia en el apartado A).1. párrafo f), que será expedido por un médico del país donde se encuentre el interesado y visado por la Misión Diplomática u Oficina Consular de España en dicho país.

3. De acuerdo con lo establecido en el artículo 15.4, para la renovación del permiso de conducción no sujeto a un período de vigencia determinado, se acompañarán los documentos que se indican en el apartado A).1. párrafos a), b) y f).

C) Duplicados del permiso o licencia de conducción

De acuerdo con lo establecido en el artículo 11.2, a la solicitud de duplicado se acompañarán los documentos que se indican en el apartado A).1. párrafos a) y b), así como:

a) El permiso o licencia de conducción original, cuando la causa sea el deterioro o la variación de datos.

b) El documento que acredite la variación de los datos que figuran en el permiso o en la licencia de conducción, cuando la causa sea la variación de datos.

D) Permisos de conducción expedidos en un estado miembro de la Unión Europea o en estados parte del acuerdo sobre el espacio económico europeo

1. Inscripción en el Registro de Conductores e Infractores.—De acuerdo con lo establecido en el artículo 16.2, a la solicitud de inscripción suscrita por el interesado, se acompañarán los documentos que se indican en el apartado A).1. párrafos a), c) y e).

2. Sustitución del permiso de conducción en caso de sustracción, extravío o deterioro del original por el correspondiente permiso de conducción español.—De acuerdo con lo establecido en el artículo 17.1, a la solicitud se acompañarán los documentos que se indican en el apartado A).1. párrafos a), b) y c), así como:

a) El permiso o licencia de conducción original, cuando la causa sea el deterioro.

b) El certificado expedido por la autoridad competente, en su caso.

3. Canje del permiso de conducción por otro español equivalente.—De acuerdo con lo establecido en el artículo 18.1, a la solicitud de canje del permiso de conducción suscrita por el interesado, se acompañarán los documentos que se indican en el apartado A).1. párrafos a), b), c) y d), así como el permiso de conducción que se pretende canjear y fotocopia del mismo.

E) Permisos de conducción expedidos en terceros países

De acuerdo con lo establecido en el artículo 23.1, a la solicitud de canje del permiso de conducción suscrita por el interesado se acompañarán los documentos que se indican en el apartado A).1. párrafos a), b), c), d) y f), así como:

a) Declaración expresa de su titular responsabilizándose de la autenticidad, validez y vigencia del permiso y, en su caso, su traducción oficial al castellano o a la lengua cooficial correspondiente, entendiéndose por tal la realizada conforme se indica en el artículo 21.1. párrafo b).

b) El permiso que se pretende canjear y fotocopia.

F) Permisos de conducción de los diplomáticos acreditados en España

De acuerdo con lo establecido en el artículo 24.2, a la solicitud de canje del permiso de conducción de los diplomáticos acreditados en España, sus ascendientes, descendientes o cónyuge, se acompañarán los documentos que se indican en el apartado A).1. párrafos a), b) y f), así como justificación de que son titulares de permiso de conducción válido equivalente al que solicitan.

G) *Autorización especial para conducir vehículos que transporten mercancías peligrosas*

1. De acuerdo con lo establecido en el artículo 27.1, para obtener la autorización especial, a la solicitud suscrita por el interesado se acompañarán los documentos que se indican en el apartado A).1 párrafos a) y c), así como:

a) Certificado expedido por el centro de formación que haya impartido el curso en el que se acredite que el solicitante ha participado con aprovechamiento en un curso de formación para conductores de vehículos que transporten mercancías peligrosas.

b) Informe de aptitud psicofísica a que se hace referencia en el apartado A).1 párrafo f), cuando el solicitante no sea titular de un permiso de conducción en vigor de alguna de las clases señaladas en el artículo 45.1, párrafo b).

2. De acuerdo con lo establecido en el artículo 28.2, para obtener la prórroga de la autorización especial, a la solicitud suscrita por el interesado se acompañarán los siguientes documentos:

a) Certificación acreditativa de haber seguido con aprovechamiento un curso de actualización y perfeccionamiento y superado las pruebas y ejercicios prácticos individuales correspondientes.

b) Fotocopia de la autorización que se pretende prorrogar.

c) Informe de aptitud psicofísica a que se hace referencia en el apartado A).1 párrafo f), cuando el solicitante no sea titular de un permiso de conducción en vigor de alguna de las clases señaladas en el artículo 45.1.párrafo b).

d) Declaración por escrito de no estar privado por resolución judicial del derecho a conducir vehículos de motor y ciclomotores.

3. De acuerdo con lo establecido en el artículo 29.1 para obtener la ampliación de la autorización especial, a la solicitud suscrita por el interesado se acompañarán los siguientes documentos:

a) Certificado expedido por el centro de formación que haya impartido el curso en el que se acredite que el solicitante ha participado con aprovechamiento en un curso de especialización y superado las pruebas y ejercicios prácticos individuales correspondientes.

b) Fotocopia de la autorización especial que posea el interesado.

c) Declaración por escrito de no estar privado por resolución judicial del derecho a conducir vehículos de motor y ciclomotores.

H) *Prueba de control de conocimientos para la recuperación del permiso o la licencia de conducción*

De acuerdo con lo establecido en el artículo 38.2, para realizar la prueba de control de conocimientos para la recuperación del permiso o la licencia de conducción, a la solicitud suscrita por el interesado se acompañarán los documentos que se indican en el apartado A).1.párrafos a), b) y f), así como copia de la certificación prevista en el anexo b) de la Orden INT/2596/2005, de 28 de julio.

I) *Canje de los permisos de conducción expedidos por las escuelas y organismos militares y de la Dirección General de la Policía y de la Guardia Civil*

1. Canje del permiso de conducción.—De acuerdo con lo establecido en el artículo 73.4, a la solicitud de canje suscrita por el interesado se acompañarán los documentos que se indican en el apartado A).1.párrafos a), b), c) y f), así como:

a) Permiso que se pretende canjear acompañado de fotocopia. Si su titular no hubiera cesado en el servicio activo o, cuando habiendo cesado, no fuera posible por razones de edad o de antigüedad de aquél canjear en un mismo acto todas las clases de su permiso de conducción, se le devolverá el permiso original, una vez cotejado.

b) Certificación acreditativa de hallarse en servicio activo o, en su caso, de la fecha en que se dejó de prestar.

2. Canje de la autorización especial para conducir vehículos que transporten mercancías peligrosas.—De acuerdo con lo establecido en el artículo 73.4, a la solicitud de canje suscrita por el interesado se acompañarán los documentos que se indican en el apartado A). 1. párrafos a), b), c) y f), así como:

a) Autorización especial que se pretende canjear acompañada de fotocopia. Si su titular no hubiera cesado en el servicio activo, se le devolverá la autorización original, una vez cotejada.

b) Certificación acreditativa de hallarse en servicio activo o, en su caso, de la fecha en que se dejó de prestar.

c) Permiso de conducción militar de la clase B con, al menos, un año de antigüedad, en el supuesto de que el permiso civil de esta clase que posea no la alcance.

ANEXO IV

Aptitudes psicofísicas requeridas para obtener o prorrogar la vigencia del permiso o de la licencia de conducción

Enfermedades y deficiencias que serán causa de denegación o de adaptaciones, restricciones de circulación y otras limitaciones en la obtención o prórroga del permiso o la licencia de conducción.

1. Capacidad visual

Si para alcanzar la agudeza visual requerida es necesaria la utilización de lentes correctoras, deberá expresarse, en el informe de aptitud psicofísica, la obligación de su uso durante la conducción. Dichas lentes deberán ser bien toleradas. A efectos de este anexo, las lentes intraoculares no deberán considerarse como lentes correctoras, y se entenderá como visión monocular toda agudeza visual igual o inferior a 0,10 en un ojo, con o sin lentes correctoras, debida a pérdida anatómica o funcional de cualquier etiología.

Exploración (1)	Criterios de aptitud para obtener o prorrogar permiso o licencia de conducción ordinarios		Adaptaciones, restricciones y otras limitaciones en personas, vehículos o de circulación en permiso o licencia sujetos a condiciones restrictivas	
	Grupo 1: AM, A1, A2, A, B, B + E y LCC (art. 45.1a) (2)	Grupo 2: BTP, C1, C1 + E, C, C + E, D1, D1 + E, D, D + E (art. 45.1b y 2) (3)	Grupo 1 (4)	Grupo 2 (5)
1.1 Agudeza visual.	Se debe poseer, si es preciso con lentes correctoras, una agudeza visual binocular de, al menos, 0,5.	Se debe poseer, con o sin corrección óptica, una agudeza visual de, al menos, 0,8 y 0,5 para el ojo con mejor y con peor agudeza, respectivamente. Si se precisa corrección con gafas, la potencia de éstas no podrá exceder de ± 8 dioptrías.	No se admiten.	No se admiten.

Exploración (1)	Criterios de aptitud para obtener o prorrogar permiso o licencia de conducción ordinarios		Adaptaciones, restricciones y otras limitaciones en personas, vehículos o de circulación en permiso o licencia sujetos a condiciones restrictivas	
	Grupo 1: AM, A1, A2, A, B, B + E y LCC (art. 45.1a) (2)	Grupo 2: BTP, C1, C1 + E, C, C + E, D1, D1 + E, D, D + E (art. 45.1b y 2) (3)	Grupo 1 (4)	Grupo 2 (5)
1. 2 C a m p o visual.	No se admite la visión monocular.	No se admite la visión monocular.	Los afectados de visión monocular con agudeza visual en el ojo mejor de 0,6 o mayor y más de tres meses de antigüedad en visión monocular, podrán obtener o prorrogar permiso o licencia, siempre que reúnan las demás capacidades visuales. Cuando, por el grado de agudeza visual o por la existencia de una enfermedad ocular progresiva, los reconocimientos periódicos a realizar fueran por período inferior al de vigencia normal del permiso o licencia, el período de vigencia se fijará según criterio médico. Espejo retrovisor exterior a ambos lados del vehículo y, en su caso, espejo interior panorámico.	No se admiten.
	No se admite la cirugía refractiva (distinta de afaquia).	No se admite la cirugía refractiva (distinta de afaquia).	Tras un mes de efectuada cirugía refractiva, aportando informe de la intervención, se podrá obtener o prorrogar el permiso o licencia, con período de vigencia máximo de un año. Transcurrido un año desde la fecha de la intervención, y teniendo en cuenta el defecto de refracción prequirúrgico, la refracción actual y la posible existencia de efectos secundarios no deseados, a criterio oftalmológico se fijará el período de vigencia posterior.	En caso de cirugía refractiva, y transcurridos tres meses desde la intervención, aportando informe de la intervención, se podrá obtener o prorrogar el permiso con período de vigencia máximo de un año. Transcurrido un año desde la fecha de la intervención, y teniendo en cuenta el defecto de refracción prequirúrgico, la refracción actual y la posible existencia de efectos secundarios no deseados, a criterio oftalmológico se fijará el período de vigencia posterior.
	Si la visión es binocular, el campo binocular ha de ser normal. En el examen binocular, el campo visual central no ha de presentar escotomas absolutos en puntos correspondientes de ambos ojos ni escotomas relativos significativos en la sensibilidad retiniana.	Se debe poseer un campo visual binocular normal. Tras la exploración de cada uno de los campos monoculares, estos no han de presentar reducciones significativas en ninguno de sus meridianos. En el examen monocular, no se admite la presencia de escotomas absolutos ni escotomas relativos significativos en la sensibilidad retiniana.	No se admiten.	No se admiten.
	Si la visión es monocular, el campo visual monocular debe ser normal. El campo visual central no ha de presentar escotomas absolutos ni escotomas relativos significativos en la sensibilidad retiniana.	No se admite visión monocular.	No se admiten.	No se admiten.

Exploración (1)	Criterios de aptitud para obtener o prorrogar permiso o licencia de conducción ordinarios		Adaptaciones, restricciones y otras limitaciones en personas, vehículos o de circulación en permiso o licencia sujetos a condiciones restrictivas	
	Grupo 1: AM, A1, A2, A, B, B + E y LCC (art. 45.1a) (2)	Grupo 2: BTP, C1, C1 + E, C, C + E, D1, D1 + E, D, D + E (art. 45.1b y 2) (3)	Grupo 1 (4)	Grupo 2 (5)
1.3 Afaqias y pseudofaqias.	No se admiten las monolaterales ni las bilaterales.	Ídem grupo 1.	Transcurrido un mes de establecidas, si se alcanzan los valores determinados en los apartados 1.1 y 1.2 correspondientes al grupo 1, el período de vigencia del permiso o licencia será, como máximo, de tres años, según criterio médico.	Transcurridos dos meses de establecidas, si se alcanzan los valores determinados en los apartados 1.1 y 1.2 correspondientes al grupo 2, el período de vigencia del permiso será, como máximo, de tres años, según criterio médico.
1.4 Sensibilidad al contraste.	No deben existir alteraciones significativas en la capacidad de recuperación al deslumbramiento ni alteraciones de la visión mesópica.	Ídem grupo 1.	En el caso de padecer alteraciones de la visión mesópica o del deslumbramiento, se deberán establecer las restricciones y limitaciones que, a criterio oftalmológico sean precisas para garantizar la seguridad en la conducción. En todo caso se deben descartar patologías oftalmológicas que originen alteraciones incluidas en alguno de los restantes apartados sobre capacidad visual.	No se admiten.
1.5 Motilidad palpebral.	No se admiten ptosis ni lagofthalmias que afecten a la visión en los límites y condiciones señaladas en los apartados 1.1 y 1.2 correspondientes al grupo 1	No se admiten ptosis ni lagofthalmias que afecten a la visión en los límites y condiciones señaladas en los apartados 1.1 y 1.2 correspondientes al grupo 2.	No se admiten.	No se admiten.
1.6 Motilidad del globo ocular.	Las diplopías impiden la obtención o prórroga.	Ídem grupo 1.	Sólo se permitirán de forma excepcional y a criterio facultativo las formas congénitas o infantiles, siempre que no se manifiesten en los 20 grados centrales del campo visual y no produzcan ninguna otra sintomatología, en especial fatiga visual. En caso de permitirse la obtención o prórroga del permiso o licencia, el período de vigencia máximo será de tres años. Cuando la diplopía se elimine mediante la oclusión de un ojo se aplicarán las restricciones propias de la visión monocular.	No se admiten.

Exploración (1)	Criterios de aptitud para obtener o prorrogar permiso o licencia de conducción ordinarios		Adaptaciones, restricciones y otras limitaciones en personas, vehículos o de circulación en permiso o licencia sujetos a condiciones restrictivas	
	Grupo 1: AM, A1, A2, A, B, B + E y LCC (art. 45.1a) (2)	Grupo 2: BTP, C1, C1 + E, C, C + E, D1, D1 + E, D, D + E (art. 45.1b y 2) (3)	Grupo 1 (4)	Grupo 2 (5)
1.7 Deterioro progresivo de la capacidad visual.	El nistagmus impide la obtención o prórroga cuando no permita alcanzar los niveles de capacidad visual indicados en los apartados 1.1 a 1.7 del grupo 1, ambos inclusive, cuando sea manifestación de alguna enfermedad de las incluidas en el presente anexo o cuando, a criterio facultativo, origine o pueda originar fatiga visual durante la conducción.	El nistagmus impide la obtención o prórroga cuando no permita alcanzar los niveles de capacidad visual indicados en los apartados 1.1 a 1.7 del grupo 2, ambos inclusive, cuando sea manifestación de alguna enfermedad de las incluidas en el presente anexo o cuando, a criterio facultativo, origine o pueda originar fatiga visual durante la conducción.	No se admiten.	No se admiten.
	No se admiten otros defectos de la visión binocular ni estrabismos que impidan alcanzar los niveles fijados en los apartados 1.1 a 1.7 del grupo 1, ambos inclusive. Cuando no impidan alcanzar los niveles de capacidad visual indicados en los apartados 1.1 a 1.7 del grupo 1, ambos inclusive, el oftalmólogo deberá valorar, principalmente, sus consecuencias sobre la fatiga visual, los defectos refractivos, el campo visual, el grado de estereopsis, la presencia de forias y de tortícolis y la aparición de diplopía, así como la probable evolución del proceso, fijando en consecuencia el período de vigencia.	No se admiten otros defectos de la visión binocular ni los estrabismos.	Quando los estrabismos u otros defectos de la visión binocular no impidan alcanzar los niveles de capacidad visual indicados en los apartados 1.1 a 1.7 del grupo 1, ambos inclusive, y debido a su repercusión sobre parámetros como la fatiga visual, los defectos refractivos, el campo visual, el grado de estereopsis, la presencia de forias y de tortícolis, la aparición de diplopía o por la probable evolución del proceso, los reconocimientos periódicos a realizar fueran por período inferior al de vigencia normal del permiso o licencia, este se fijará según el criterio oftalmológico.	Quando los estrabismos u otros defectos de la visión binocular no impidan alcanzar los niveles de capacidad visual indicados en los apartados 1.1 a 1.7 del grupo 2, ambos inclusive, el oftalmólogo deberá valorar sus consecuencias sobre parámetros como la fatiga visual, los defectos refractivos, el campo visual, el grado de estereopsis, la presencia de forias y de tortícolis, la aparición de diplopía o por la probable evolución del proceso, fijando en consecuencia el período de vigencia, que será en todo caso como máximo de tres años.
	Las enfermedades progresivas que no permitan alcanzar los niveles fijados en los apartados 1.1 a 1.6 anteriores, ambos inclusive, impiden la obtención o prórroga. Cuando, aun alcanzando los niveles fijados en los apartados 1.1 al 1.6 anteriores, ambos inclusive, la presión intraocular se encuentre por encima de los límites normales, se deberán analizar posibles factores de riesgo asociados y se establecerá un control periódico a criterio oftalmológico.	Las enfermedades y los trastornos progresivos de la capacidad visual impiden la obtención o prórroga. Ídem grupo 1.	Quando no impidan alcanzar los niveles fijados en los apartados 1.1 al 1.6, y los reconocimientos periódicos a realizar fueran por período inferior al de vigencia normal del permiso o licencia, el período de vigencia se fijará según criterio médico. Quando los reconocimientos periódicos a realizar fueran por período inferior al de vigencia normal del permiso o licencia, el período de vigencia se fijará según criterio médico.	No se admiten. Quando los reconocimientos periódicos a realizar fueran por período inferior al de vigencia normal del permiso, el período de vigencia se fijará según criterio médico.

2. Capacidad auditiva

Cuando para alcanzar la agudeza auditiva mínima requerida que se indica en el apartado 2.1 sea necesaria la utilización de audífono, deberá expresarse la obligación de su uso durante la conducción.

Exploración (1)	Criterios de aptitud para obtener o prorrogar permiso o licencia de conducción ordinarios		Adaptaciones, restricciones y otras limitaciones en personas, vehículos o de circulación en permiso o licencia sujetos a condiciones restrictivas	
	Grupo 1: AM A1, A2, A, B, B + E y LCC (art. 45.1a) (2)	Grupo 2: BTP, C1, C1 + E, C, C + E, D1, D1 + E, D, D + E (art. 45.1b y 2) (3)	Grupo 1 (4)	Grupo 2 (5)
2.1 Agudeza auditiva.	Las hipoacusias, con o sin audífono, de más del 45 por 100 de pérdida combinada entre los dos oídos obtenido el índice de esta pérdida realizando audiometría tonal, impiden la obtención o prórroga del permiso o licencia.	Las hipoacusias, con o sin audífono, de más del 35 por 100 de pérdida combinada entre los dos oídos obtenido el índice de esta pérdida realizando audiometría tonal, impiden la obtención o prórroga del permiso.	Los afectados de hipoacusia con pérdida combinada de más del 45 por 100 (con o sin audífono) deberán llevar espejo retrovisor exterior a ambos lados del vehículo e interior panorámico.	No se admiten.

3. Sistema locomotor

Exploración (1)	Criterios de aptitud para obtener o prorrogar permiso o licencia de conducción ordinarios		Adaptaciones, restricciones y otras limitaciones en personas, vehículos o de circulación en permiso o licencia sujetos a condiciones restrictivas	
	Grupo 1: AM A1, A2, A, B, B + E y LCC (art. 45.1a) (2)	Grupo 2: BTP, C1, C1 + E, C, C + E, D1, D1 + E, D, D + E (art. 45.1b y 2) (3)	Grupo 1 (4)	Grupo 2 (5)
3.1 Motilidad.	No debe existir ninguna alteración que impida la posición sedente normal o un manejo eficaz de los mandos y dispositivos del vehículo, o que requiera para ello de posiciones atípicas o fatigosas, ni afecciones o anomalías que precisen adaptaciones, restricciones u otras limitaciones en personas, vehículos o de circulación.	Ídem grupo 1.	Las adaptaciones, restricciones y otras limitaciones que se impongan en personas, vehículos o en la circulación se determinarán de acuerdo con las discapacidades que padezca el interesado debidamente reflejadas en el informe de aptitud psicofísica y evaluadas en las correspondientes pruebas estáticas o dinámicas.	Excepcionalmente, se admitirán dispositivos de cambio automático y de asistencia de la dirección con informe favorable de la autoridad médica competente y con la debida evaluación, en su caso, en las pruebas estáticas o dinámicas correspondientes. En todo caso, se tendrán debidamente en cuenta los riesgos o peligros adicionales relacionados con la conducción de los vehículos derivados de deficiencias que se incluyen en este grupo.
3.2 Afecciones o anomalías progresivas.	No deben existir afecciones o anomalías progresivas.	Ídem grupo 1.	Cuando no impidan la obtención o prórroga y los reconocimientos periódicos a realizar fueran por período inferior al de vigencia normal del permiso o licencia, el período de vigencia se fijará según criterio médico.	No se admiten.
3.3 Talla.	No se admiten tallas que originen una posición de conducción incompatible con el manejo seguro del vehículo o con la correcta visibilidad del conductor.	Ídem grupo 1.	Cuando la talla impida una posición de conducción segura o no permita la adecuada visibilidad del conductor, las adaptaciones, restricciones o limitaciones que se impongan serán fijadas según criterio técnico y de acuerdo con el dictamen médico, con la debida evaluación, en su caso, en las correspondientes pruebas estáticas o dinámicas.	No se admiten.

4. Sistema cardiovascular

A efectos de valorar la capacidad funcional, se utilizará la clasificación de la New York Heart Association en clases de actividad física de la persona objeto de exploración. En la clase funcional I se incluyen aquellas personas cuya actividad física habitual no está limitada y no ocasiona fatiga, palpitaciones, disnea o dolor anginoso. En la clase funcional II se incluyen aquellas cuya actividad física habitual está moderadamente limitada y origina sintomatología de fatiga, palpitaciones, disnea o dolor anginoso. En la clase III existe una marcada limitación de la actividad física habitual, apareciendo fatiga, palpitaciones, disnea o dolor anginoso tras una actividad menor de la habitual. La clase IV supone la imposibilidad de desarrollar cualquier actividad física sin la aparición de síntomas en reposo.

Exploración (1)	Criterios de aptitud para obtener o prorrogar permiso o licencia de conducción ordinarios		Adaptaciones, restricciones y otras limitaciones en personas, vehículos o de circulación en permiso o licencia sujetos a condiciones restrictivas	
	Grupo 1: AM A1, A2, A, B, B + E y LCC (art. 45.1a) (2)	Grupo 2: BTP, C1, C1 + E, C, C + E, D1, D1 + E, D, D + E (art. 45.1b y 2) (3)	Grupo 1 (4)	Grupo 2 (5)
4.1 Insuficiencia cardíaca.	No debe existir ninguna alteración que afecte a la dinámica cardíaca con signos objetivos y funcionales de descompensación o síncope.	No debe existir ninguna alteración que afecte a la dinámica cardíaca con signos objetivos y funcionales de descompensación o síncope, ni existir arritmias u otra sintomatología asociada. El informe cardiológico incluirá la determinación de la fracción de eyección que deberá ser superior al 45 por ciento.	No se admiten.	No se admiten.
	No debe existir ninguna cardiopatía que origine sintomatología correspondiente a una clase funcional III o IV.	No debe existir cardiopatía que origine sintomatología correspondiente a una clase funcional II, III o IV.	No se admiten.	No se admiten.
4.2 Trastornos del ritmo.	No debe existir arritmia maligna durante los últimos seis meses que origine o pueda originar una pérdida de atención o un síncope en el conductor, salvo en los casos con antecedente de terapia curativa e informe favorable del cardiólogo.	No debe existir ningún trastorno del ritmo cardíaco que pueda originar una pérdida de atención o un síncope en el conductor, ni antecedentes de pérdida de atención, isquemia cerebral o síncope secundario al trastorno del ritmo durante los dos últimos años, salvo en los casos con antecedentes de terapia curativa e informe favorable del cardiólogo.	Cuando existan antecedentes de taquicardia ventricular, con informe favorable de un especialista en cardiología que avale el tratamiento, la ausencia de recurrencia del cuadro clínico y una aceptable función ventricular, se podrá fijar un período de vigencia inferior al normal del permiso o licencia según criterio médico.	Cuando existan antecedentes de taquicardia ventricular no sostenida, sin recurrencia tras seis meses de evolución, con informe favorable de un especialista en cardiología, se podrá obtener o prorrogar el permiso o licencia con período de vigencia máximo de un año. En todo caso, el informe deberá acreditar la fracción de eyección superior al 40 por ciento y la ausencia de taquicardia ventricular en el registro Holter.
	No debe existir ninguna alteración del ritmo que origine sintomatología correspondiente a una clase funcional III o IV.	No debe existir ninguna alteración del ritmo que origine sintomatología correspondiente a una clase funcional II, III o IV.	No se admiten.	No se admiten.

Exploración (1)	Criterios de aptitud para obtener o prorrogar permiso o licencia de conducción ordinarios		Adaptaciones, restricciones y otras limitaciones en personas, vehículos o de circulación en permiso o licencia sujetos a condiciones restrictivas	
	Grupo 1: AM A1, A2, A, B, B + E y LCC (art. 45.1a) (2)	Grupo 2: BTP, C1, C1 + E, C, C + E, D1, D1 + E, D, D + E (art. 45.1b y 2) (3)	Grupo 1 (4)	Grupo 2 (5)
4.3 Marcapasos y desfibrilador automático implantable.	No debe existir utilización de marcapasos.	Ídem grupo 1.	Transcurrido un mes desde la aplicación del marcapasos, con informe favorable de un especialista en cardiología, se podrá obtener o prorrogar el permiso o licencia con un período de vigencia establecido a criterio facultativo.	Transcurridos tres meses desde la aplicación del marcapasos, con informe favorable de un especialista en cardiología, y siempre que se cumplan los demás criterios cardiológico, se podrá obtener o prorrogar el permiso con un período de vigencia máximo de dos años.
	No debe existir implantación de desfibrilador automático implantable.	Ídem grupo 1.	Transcurridos seis meses desde el implante del desfibrilador automático, siempre que no exista sintomatología, con informe del especialista en cardiología, se podrá obtener o prorrogar el permiso o licencia con un período de vigencia máximo de un año. Los mismos criterios se aplicarán en caso de descarga, no permitiéndose en ningún caso las recurrencias múltiples ni una fracción de eyección menor del 30 por ciento.	No se admite.
4.4 Prótesis valvulares cardíacas.	No debe existir utilización de prótesis valvulares cardíacas.	Ídem grupo 1.	Transcurridos tres meses desde la colocación de la prótesis valvular, con informe favorable de un especialista en cardiología, se podrá obtener o prorrogar el permiso o licencia con un período de vigencia máximo de tres años.	Transcurridos seis meses desde la colocación de la prótesis valvular, con informe favorable de un especialista en cardiología, y siempre que se cumplan los demás criterios cardiológico, se podrá obtener o prorrogar el permiso con un período de vigencia máximo de un año.
4.5 Cardiopatía isquémica.	No debe existir antecedente de infarto agudo de miocardio durante los últimos tres meses.	Ídem grupo 1.	No se admiten.	No se admiten. En caso de padecer antecedentes de infarto de miocardio, previa prueba ergométrica negativa y con informe del cardiólogo, el período de vigencia del permiso será, como máximo, de un año.
	No se admite la cirugía de revascularización ni la revascularización percutánea.	Ídem grupo 1.	Transcurrido un mes desde una intervención consistente en cirugía de revascularización o derevascularización percutánea, en ausencia de sintomatología isquémica y con informe del cardiólogo, se podrá obtener o prorrogar el permiso o licencia con un período máximo de vigencia de dos años, fijándose posteriormente, previo informe favorable del cardiólogo, el período de vigencia a criterio facultativo.	Transcurridos tres meses desde una intervención consistente en cirugía de revascularización o de revascularización percutánea, en ausencia de sintomatología isquémica, con prueba ergométrica negativa y con informe del cardiólogo, con un período máximo de vigencia de un año, se podrá obtener o prorrogar el permiso.

Exploración (1)	Criterios de aptitud para obtener o prorrogar permiso o licencia de conducción ordinarios		Adaptaciones, restricciones y otras limitaciones en personas, vehículos o de circulación en permiso o licencia sujetos a condiciones restrictivas	
	Grupo 1: AM A1, A2, A, B, B + E y LCC (art. 45.1a) (2)	Grupo 2: BTP, C1, C1 + E, C, C + E, D1, D1 + E, D, D + E (art. 45.1b y 2) (3)	Grupo 1 (4)	Grupo 2 (5)
	No debe existir ninguna cardiopatía isquémica que origine sintomatología correspondiente a una clase funcional III o IV.	No se admite ninguna cardiopatía isquémica que origine sintomatología correspondiente a una clase funcional II, III o IV.	No se admiten. En caso de padecer cardiopatía isquémica que origine sintomatología correspondiente a una clase funcional II, con informe favorable del cardiólogo, se podrá obtener o prorrogar el permiso o licencia con un período de vigencia máximo de dos años.	No se admiten.
4.6 Hipertensión arterial.	No deben existir signos de afección orgánica ni valores de presión arterial descompensados que supongan riesgo vital.	Ídem grupo 1.	No se admiten.	No se admiten.
4.7 Aneurismas de grandes vasos.	No deben existir aneurismas de grandes vasos ni disección aórtica. Se admite la corrección quirúrgica, siempre que exista un resultado satisfactorio de ésta y no haya clínica de isquemia cardiaca.	Ídem grupo 1.	Tras la corrección quirúrgica de un aneurisma o disección y transcurridos 6 meses de ésta, aportando un informe favorable del especialista en cardiología o cirugía vascular, se podrá obtener o prorrogar el permiso o licencia por período de vigencia máximo de dos años. En el caso del aneurisma y cuando las características de éste no impliquen riesgo elevado de rotura, ni se asocien a clínica de isquemia cardiaca, con informe favorable de un especialista en cardiología o cirugía vascular, se podrá obtener o prorrogar el permiso o licencia por período máximo de vigencia de un año.	Tras la corrección quirúrgica de un aneurisma o disección y transcurridos 12 meses de ésta, aportando un informe favorable del especialista en cardiología o cirugía vascular, se podrá obtener o prorrogar el permiso o licencia con período de vigencia máximo de un año.
4.8 Arteriopatías periféricas.	En caso de arteriopatía periférica, se valorará la posible asociación de cardiopatía isquémica.	Ídem grupo 1.	No se admiten.	No se admiten.
4.9 Enfermedades venosas.	No debe existir trombosis venosa profunda.	No se admiten las varices voluminosas del miembro inferior ni las tromboflebitis.	No se admiten.	No se admiten.

5. Trastornos hematológicos

Exploración (1)	Criterios de aptitud para obtener o prorrogar permiso o licencia de conducción ordinarios		Adaptaciones, restricciones y otras limitaciones en personas, vehículos o de circulación en permiso o licencia sujetos a condiciones restrictivas	
	Grupo 1: AM A1, A2, A, B, B + E y LCC (art. 45.1a) (2)	Grupo 2: BTP, C1, C1 + E, C, C + E, D1, D1 + E, D, D + E (art. 45.1b y 2) (3)	Grupo 1 (4)	Grupo 2 (5)
5.1 Procesos onco-hematológicos.				
5.1.1 Procesos sometidos a tratamiento quimioterápico.	No se admiten.	No se admiten.	Transcurridos tres meses desde la finalización del último ciclo de tratamiento, con informe favorable de un hematólogo, y siempre que en el último mes no haya habido anemia, leucopenia o trombopenia severas, se fijará un período de vigencia de tres años, como máximo, hasta que transcurran diez años de remisión completa, igualmente acreditada con informe de un hematólogo.	Transcurridos tres meses desde la finalización del último ciclo de tratamiento, con informe favorable de un hematólogo, y siempre que en el último mes no haya habido anemia, leucopenia o trombopenia severas, se fijará un período de vigencia de un año, como máximo, hasta que transcurran diez años de remisión completa, igualmente acreditada con informe de un hematólogo.
5.1.2 Policitemia Vera.	No se admite.	No se admite.	Si en los últimos tres meses no ha existido un valor de hemoglobina mayor de 20 gramos por decilitro, aportando informe favorable de un hematólogo, el período de vigencia del permiso o licencia será de dos años, como máximo.	Si en los últimos tres meses no ha existido un valor de hemoglobina mayor de 20 gramos por decilitro, aportando informe favorable de un hematólogo, el período de vigencia del permiso será de un año, como máximo.
5.1.3 Otrostrastornos oncohematológicos.	No se admiten cuando en los últimos tres meses se hayan presentado anemia, leucopenia o trombopenia severa o cuando durante los últimos seis meses haya habido leucocitosis mayores de 100.000 leucocitos por µl o trombocitosis mayores de 1.000.000 plaquetas por µl.	No se admiten.	Cuando se den las circunstancias señaladas en la columna (2), presentado además informes favorable de un hematólogo, el período de vigencia máximo será de dos años.	Con informe favorable de un hematólogo, sólo se admitirán los casos en que no se hayan presentado anemia, leucopenia o trombopenia severas en los últimos tres meses. En estos casos, el período máximo de vigencia será anual y no se admitirá que los últimos seis meses haya habido leucocitosis mayores de 100.000 leucocitos o trombocitosis mayores de 1.000.000 de plaquetas por µl.
5.2 Trastornos no onco-hematológicos.				
5.2.1 Anemias, leucopenias, trombopenias y poliglobulias.	No se admiten anemias, leucopenias, trombopenias o poliglobulias severas o moderadas de carácter agudo en los últimos tres meses.	Ídem grupo 1.	En cualquiera de las situaciones expuestas en la columna (2), con informe favorable de un hematólogo, se podrá obtener o prorrogar el permiso o licencia con período de vigencia de, como máximo, dos años.	En cualquiera de las situaciones expuestas en la columna (2), con informe favorable de un hematólogo, se podrá obtener o prorrogar el permiso con período de vigencia de, como máximo, un año.
5.2.2 Trastornos de coagulación.	No se admiten trastornos de coagulación que requieran tratamiento sustitutivo habitual.	Ídem al grupo 1.	En caso de requerir tratamiento sustitutivo, con informe favorable de un hematólogo, en el que se acredite el adecuado control del tratamiento, se podrá obtener o prorrogar el permiso o licencia con período de vigencia de, como máximo, tres años.	En caso de requerir tratamiento sustitutivo, con informe favorable de un hematólogo, en el que se acredite el adecuado control del tratamiento, se podrá obtener o prorrogar el permiso o licencia con período de vigencia de, como máximo, un año.

Exploración (1)	Criterios de aptitud para obtener o prorrogar permiso o licencia de conducción ordinarios		Adaptaciones, restricciones y otras limitaciones en personas, vehículos o de circulación en permiso o licencia sujetos a condiciones restrictivas	
	Grupo 1: AMA1, A2, A, B, B + E y LCC (art. 45.1a) (2)	Grupo 2: BTP, C1, C1 + E, C, C + E, D1, D1 + E, D, D + E (art. 45.1b y 2) (3)	Grupo 1 (4)	Grupo 2 (5)
5.2.3 Tratamiento anticoagulante.	No se admiten aquellos casos en que se hayan producido descompensaciones en el último año que hubieran requerido de transfusión de plasma.	No se admiten.	En los casos incluidos en la columna (2), con informe de un hematólogo, cardiólogo o médico responsable del tratamiento, se podrá obtener o prorrogar permiso o licencia con periodos de vigencia de dos años, como máximo.	En caso de estar bajo tratamiento anticoagulante, con informe favorable de un hematólogo, cardiólogo o médico responsable del tratamiento, se podrá obtener y prorrogar permiso con periodo de vigencia de un año, como máximo. No se permitirán los casos en los que se hayan producido descompensaciones que hubieran obligado a transfusión de plasma durante los últimos tres meses.

6. Sistema renal

Exploración (1)	Criterios de aptitud para obtener o prorrogar permiso o licencia de conducción ordinarios		Adaptaciones, restricciones y otras limitaciones en personas, vehículos o de circulación en permiso o licencia sujetos a condiciones restrictivas	
	Grupo 1: AM, A1, A2, A, B, B + E y LCC (art. 45.1a) (2)	Grupo 2: BTP, C1, C1 + E, C, C + E, D1, D1 + E, D, D + E (art. 45.1b y 2) (3)	Grupo 1 (4)	Grupo 2 (5)
6.1 Nefropatías.	No se permiten aquellas en las que, por su etiología, tratamiento o manifestaciones, puedan poner en peligro la conducción de vehículos.	Ídem grupo 1.	Los enfermos sometidos a programas de diálisis, con informe favorable de un nefrólogo, podrán obtener o prorrogar permiso o licencia, reduciendo, a criterio facultativo, el periodo de vigencia.	No se admiten.
6.2 Trasplante renal.	No se admite el trasplante renal.	No se admite el trasplante renal.	Los sometidos a trasplante renal, transcurridos más de seis meses de antigüedad de evolución sin problemas derivados de aquél, con informe favorable de un nefrólogo, podrán obtener o prorrogar permiso o licencia con periodo de vigencia establecido a criterio de facultativo.	Los sometidos a trasplante renal, transcurridos más de seis meses de antigüedad de evolución sin problemas derivados de aquél, en casos excepcionales, debidamente justificados mediante informe favorable de un nefrólogo, podrán obtener o prorrogar permiso con periodo de vigencia máximo de un año.

7. Sistema respiratorio

Exploración (1)	Criterios de aptitud para obtener o prorrogar permiso o licencia de conducción ordinarios		Adaptaciones, restricciones y otras limitaciones en personas, vehículos o de circulación en permiso o licencia sujetos a condiciones restrictivas	
	Grupo 1: AM, A1, A2, A, B, B + E y LCC (art. 45.1a) (2)	Grupo 2: BTP, C1, C1 + E, C, C + E, D1, D1 + E, D, D + E (art. 45.1b y 2) (3)	Grupo 1 (4)	Grupo 2 (5)
7.1 Disneas.	No deben existir disneas permanentes en reposo o de esfuerzo leve.	No deben existir disneas o pequeños esfuerzos ni paroxísticas de cualquier etiología.	No se admiten.	No se admiten.

Exploración (1)	Criterios de aptitud para obtener o prorrogar permiso o licencia de conducción ordinarios		Adaptaciones, restricciones y otras limitaciones en personas, vehículos o de circulación en permiso o licencia sujetos a condiciones restrictivas	
	Grupo 1: AM, A1, A2, A, B, B + E y LCC (art. 45.1a) (2)	Grupo 2: BTP, C1, C1 + E, C, C + E, D1, D1 + E, D, D + E (art. 45.1b y 2) (3)	Grupo 1 (4)	Grupo 2 (5)
7.2 Trastornos del sueño.	No se permiten el síndrome de apneas obstructivas del sueño, los trastornos relacionados con éste, ni otras causas de excesiva somnolencia diurna.	Ídem grupo 1.	Los afectados de síndrome de apneas obstructivas del sueño o de trastornos relacionados con éste, con informe favorable de una Unidad de sueño en el que se haga constar que están siendo sometidos a tratamiento y control de la sintomatología diurna, podrán obtener o prorrogar permiso o licencia con período de vigencia máximo de dos años.	Los afectados de síndrome de apneas obstructivas del sueño o de trastornos relacionados con éste, con informe favorable de una Unidad de sueño en el que se haga constar que están siendo sometidos a tratamiento y control de la sintomatología diurna, podrán obtener o prorrogar permiso con período de vigencia máximo de un año.
7.3 Otras afecciones.	No deben existir trastornos pulmonares, pleurales, diafragmáticos y mediastínicos que determinen incapacidad funcional, valorándose el trastorno y la evolución de la enfermedad, teniendo especialmente en cuenta la existencia o posibilidad de aparición de crisis de disnea paroxística, dolor torácico intenso u otras alteraciones que puedan influir en la seguridad de la conducción.	Ídem grupo 1.	No se admiten.	No se admiten.

8. Enfermedades metabólicas y endocrinas

Exploración (1)	Criterios de aptitud para obtener o prorrogar permiso o licencia de conducción ordinarios		Adaptaciones, restricciones y otras limitaciones en personas, vehículos o de circulación en permiso o licencia sujetos a condiciones restrictivas	
	Grupo 1: AM, A1, A2, A, B, B + E y LCC (art. 45.1a) (2)	Grupo 2: BTP, C1, C1 + E, C, C + E, D1, D1 + E, D, D + E (art. 45.1b y 2) (3)	Grupo 1 (4)	Grupo 2 (5)
8.1 «Diabetes mellitus».	No debe existir «diabetes mellitus» que curse con inestabilidad metabólica severa que requiera asistencia hospitalaria.	No debe existir «diabetes mellitus» que curse con inestabilidad metabólica severa que requiera asistencia hospitalaria, ni «diabetes mellitus» tratada con insulina o con antidiabéticos orales.	Siempre que sea preciso el tratamiento hipoglucemiante o antidiabético, se deberá aportar informe médico favorable y, a criterio facultativo, podrá reducirse el período de vigencia. En el caso de tratamiento con insulina, se deberá aportar un informe del especialista (endocrinólogo o diabetólogo), que acredite el adecuado control de la enfermedad y la adecuada formación diabetológica del interesado y el período de vigencia será, como máximo, de cuatro años.	Los afectados de «diabetes mellitus» tipo I y quienes requieran tratamiento con insulina, aportando informe favorable de un endocrinólogo o diabetólogo que acredite el adecuado control de la enfermedad y la adecuada formación diabetológica del interesado, en casos muy excepcionales podrán obtener o prorrogar el permiso con un período de vigencia máximo de un año. En las demás situaciones que precisen tratamiento con antidiabéticos orales, se deberá aportar informe favorable de un endocrinólogo o diabetólogo y el período máximo de vigencia será de tres años.

Exploración (1)	Criterios de aptitud para obtener o prorrogar permiso o licencia de conducción ordinarios		Adaptaciones, restricciones y otras limitaciones en personas, vehículos o de circulación en permiso o licencia sujetos a condiciones restrictivas	
	Grupo 1: AM, A1, A2, A, B, B + E y LCC (art. 45.1a) (2)	Grupo 2: BTP, C1, C1 + E, C, C + E, D1, D1 + E, D, D + E (art. 45.1b y 2) (3)	Grupo 1 (4)	Grupo 2 (5)
8.2 Cuadros de hipoglucemia.	No deben existir, en el último año, cuadros repetidos de hipoglucemia aguda ni alteraciones metabólicas que cursen con pérdida de conciencia.	Ídem grupo 1.	No se admiten.	No se admiten.
8.3 Enfermedades tiroideas.	No deben existir hipertiroidismos complicados con síntomas cardíacos o neurológicos ni hipotiroidismos sintomáticos, excepto si el interesado presenta informe favorable de un especialista en endocrinología	No deben existir hipertiroidismos complicados con síntomas cardíacos o neurológicos ni hipotiroidismos sintomáticos.	Cuando no impidan la obtención o prórroga y los reconocimientos periódicos a realizar fueran por período inferior al de vigencia del permiso o licencia, el período de vigencia se fijará según criterio facultativo.	No se admiten.
8.4 Enfermedades paratiroides.	No deben existir enfermedades paratiroides que ocasionen incremento de excitabilidad o debilidad muscular, excepto si el interesado presenta informe favorable de un especialista en endocrinología.	No deben existir enfermedades paratiroides que ocasionen incremento de excitabilidad o debilidad muscular.	Cuando no impidan la obtención o prórroga y los reconocimientos periódicos a realizar fueran por período inferior al de vigencia del permiso o licencia, el período de vigencia se fijará según criterio facultativo.	No se admiten.
8.5 Enfermedades adrenales.	No se permite la enfermedad de Addison, el Síndrome de Cushing y la hiperfunción medular adrenal debida a feocromocitoma.	No se admiten las enfermedades adrenales.	Los afectados de enfermedades adrenales deberán presentar un informe favorable de un especialista en endocrinología en el que conste el estricto control y tratamiento de los síntomas. El período de vigencia del permiso o licencia será como máximo de dos años.	No se admiten.

9. Sistema nervioso y muscular

No deben existir enfermedades del sistema nervioso y muscular que produzcan pérdida o disminución grave de las funciones motoras, sensoriales o de coordinación que incidan involuntariamente en el control del vehículo.

Exploración (1)	Criterios de aptitud para obtener o prorrogar permiso o licencia de conducción ordinarios		Adaptaciones, restricciones y otras limitaciones en personas, vehículos o de circulación en permiso o licencia sujetos a condiciones restrictivas	
	Grupo 1: AM, A1, A2, A, B, B + E y LCC (art. 45.1a) (2)	Grupo 2: BTP, C1, C1 + E, C, C + E, D1, D1 + E, D, D + E (art. 45.1b y 2) (3)	Grupo 1 (4)	Grupo 2 (5)
9.1 Enfermedades encefálicas, medulares y del sistema nervioso periférico.	No deben existir enfermedades del sistema nervioso central o periférico que produzcan pérdida o disminución grave de las funciones motoras, sensoriales o de coordinación, episodios sincopales, temblores de grandes oscilaciones, espasmos que produzcan movimientos amplios de cabeza, tronco o miembros ni temblores o espasmos que incidan involuntariamente en el control del vehículo.	Ídem grupo 1.	No se admiten.	No se admiten.
9.2 Epilepsias y crisis convulsivas de otras etiologías.	No se permiten cuando hayan aparecido crisis epilépticas convulsivas o crisis con pérdida de consciencia durante el último año. En el caso de crisis durante el sueño, se deberá constatar que, al menos, ha transcurrido un año sólo con esta sintomatología.	Sólo se permiten cuando no han precisado tratamiento ni se han producido crisis durante los cinco últimos años. En el caso de crisis durante el sueño, se deberá constatar que, al menos, ha transcurrido un año sólo con esta sintomatología.	Los afectados de epilepsias con crisis convulsivas o con crisis con pérdida de consciencia, deberán aportar informe favorable de un neurólogo en el que se haga constar el diagnóstico, el cumplimiento del tratamiento, la frecuencia de crisis y que el tratamiento farmacológico prescrito no impide la conducción. El período de vigencia del permiso o licencia será de dos años como máximo. En el caso de ausencia de crisis durante los tres últimos años, el período de vigencia será de cinco años como máximo. En el caso de crisis durante el sueño, el período de vigencia del permiso o licencia será como máximo de un año, con informe de un especialista en neurología en el que se haga constar el diagnóstico, el cumplimiento del tratamiento, la ausencia de otras crisis convulsivas y que el tratamiento farmacológico prescrito, en su caso, no impide la conducción.	Los afectados de epilepsias deberán aportar informe favorable de un neurólogo en el que se acredite que no han precisado tratamiento ni han padecido crisis durante los cinco últimos años. El período de vigencia del permiso será de dos años, como máximo. En el caso de crisis durante el sueño, el período de vigencia del permiso será como máximo de un año, con informe de un especialista en neurología en el que se haga constar el diagnóstico, el cumplimiento del tratamiento, la ausencia de otras crisis convulsivas y que el tratamiento farmacológico prescrito, en su caso, no impide la conducción.

Exploración (1)	Criterios de aptitud para obtener o prorrogar permiso o licencia de conducción ordinarios		Adaptaciones, restricciones y otras limitaciones en personas, vehículos o de circulación en permiso o licencia sujetos a condiciones restrictivas	
	Grupo 1: AM, A1, A2, A, B, B + E y LCC (art. 45.1a) (2)	Grupo 2: BTP, C1, C1 + E, C, C + E, D1, D1 + E, D, D + E (art. 45.1b y 2) (3)	Grupo 1 (4)	Grupo 2 (5)
	En el caso de tratarse de sacudidas mioclónicas que puedan afectar la seguridad de la conducción, deberá existir un período libre de sacudidas de, al menos, tres meses.	En el caso de tratarse de sacudidas mioclónicas que puedan afectar la seguridad de la conducción, deberá existir un período libre de sacudidas de, al menos, doce meses.	En el caso de tratarse de sacudidas mioclónicas que puedan afectar la seguridad de la conducción, deberá aportarse informe favorable de un neurólogo en que se haga constar el diagnóstico, el cumplimiento del tratamiento, en su caso, la frecuencia de crisis convulsivas y que el tratamiento farmacológico prescrito no impide la conducción. El período de vigencia del permiso o licencia será de dos años como máximo.	En el caso de tratarse de sacudidas mioclónicas que puedan afectar la seguridad de la conducción, deberá aportarse informe favorable de un neurólogo en que se haga constar el diagnóstico, el cumplimiento del tratamiento, en su caso, la frecuencia de crisis convulsivas y que el tratamiento farmacológico prescrito no impide la conducción. El período de vigencia del permiso será de un año como máximo.
	En el caso de antecedente de trastorno convulsivo único no filiado o secundario a consumo de medicamentos o drogas o posquirúrgico, se deberá acreditar un período libre de crisis de, al menos, seis meses mediante informe neurológico.	En el caso de antecedente de trastorno convulsivo único no filiado o secundario a consumo de medicamentos o drogas o posquirúrgico, se deberá acreditar un período libre de crisis de, al menos, doce meses mediante informe neurológico.	No se admiten.	No se admiten.
9.3 Alteraciones del equilibrio.	No deben existir alteraciones del equilibrio (vértigos, inestabilidad, mareo, vahído) permanentes, evolutivos o intensos, ya sean de origen otológico o de otro tipo.	Ídem grupo 1.	No se admiten.	No se admiten.
9.4 Trastornos musculares.	No deben existir trastornos musculares que produzcan deficiencia motora.	Ídem grupo 1.	No se admiten.	No se admiten.
9.5 Accidente isquémico transitorio.	No se admiten los ataques isquémicos transitorios hasta transcurridos, al menos, seis meses sin síntomas neurológicos. Los afectados deberán aportar informe favorable de un especialista en neurología en el que se haga constar la ausencia de secuelas neurológicas.	Ídem grupo 1.	Cuando, excepcionalmente, y con dictamen favorable de un especialista en neurología, las secuelas neurológicas no impidan la obtención o prórroga, el período de vigencia del permiso o licencia será como máximo de un año.	Ídem grupo 1.
9.6 Accidentes isquémicos recurrentes.	No deben existir accidentes isquémicos recurrentes.	Ídem grupo 1.	No se admiten.	No se admiten.

10. Trastornos mentales y de conducta

Exploración (1)	Criterios de aptitud para obtener o prorrogar permiso o licencia de conducción ordinarios		Adaptaciones, restricciones y otras limitaciones en personas, vehículos o de circulación en permiso o licencia sujetos a condiciones restrictivas	
	Grupo 1: AM, A1, A2, A, B, B + E y LCC (art. 45.1a) (2)	Grupo 2: BTP, C1, C1 + E, C, C + E, D1, D1 + E, D, D + E (art. 45.1b y 2) (3)	Grupo 1 (4)	Grupo 2 (5)
10.1 Delirium, demencia, trastornos amnésicos y otros trastornos cognoscitivos.	No deben existir supuestos de delirium o demencia. Tampoco se admiten casos de trastornos amnésicos u otros trastornos cognoscitivos que supongan un riesgo para la conducción.	No se admiten.	Cuando, excepcionalmente, y con dictamen favorable de un neurólogo o psiquiatra, no impidan la obtención o prórroga, el período de vigencia del permiso o licencia será como máximo de un año.	No se admiten.
10.2 Trastornos mentales debidos a enfermedad médica no clasificados en otros apartados.	No deben existir trastornos catatónicos, cambios de personalidad particularmente agresivos, u otros trastornos que supongan un riesgo para la seguridad vial.	No se admiten.	Cuando, excepcionalmente, y con dictamen favorable de un neurólogo o psiquiatra, no impidan la obtención o prórroga, el período de vigencia del permiso o licencia será como máximo de un año.	No se admiten.
10.3 Esquizofrenia y otros trastornos psicóticos.	No debe existir esquizofrenia o trastorno delirante. Tampoco se admiten otros trastornos psicóticos que presenten incoherencia o pérdida de la capacidad asociativa, ideas delirantes, alucinaciones o conducta violenta, o que por alguna otra razón impliquen riesgo para la seguridad vial.	Ídem grupo 1.	Cuando, excepcionalmente, y con dictamen favorable de un psiquiatra o psicólogo, no impidan la obtención o prórroga, el período de vigencia del permiso o licencia será como máximo de un año.	No se admiten.
10.4 Trastornos del estado de ánimo.	No deben existir trastornos graves del estado de ánimo que conlleven alta probabilidad de conductas de riesgo para la propia vida o la de los demás.	Ídem grupo 1.	Cuando, excepcionalmente, exista dictamen de un psiquiatra o psicólogo favorable a la obtención o prórroga, se podrá reducir el período de vigencia del permiso o licencia según criterio facultativo.	Ídem grupo 1.
10.5 Trastornos disociativos.	No deben admitirse aquellos casos que supongan riesgo para la seguridad vial.	Ídem grupo 1.	Cuando, excepcionalmente, exista dictamen de un psiquiatra o psicólogo favorable a la obtención o prórroga, se podrá reducir el período de vigencia del permiso o licencia según criterio facultativo.	Ídem grupo 1.
10.6 Trastornos del sueño de origen no respiratorio.	No se admiten casos de narcolepsia o trastornos de hipersomnias diurnas de origen no respiratorio, ya sean primarias, relacionadas con otro trastorno mental, enfermedad médica o inducidas por sustancias. Tampoco se admiten otros trastornos del ritmo circadiano que supongan riesgo para la actividad de conducir. En los casos de insomnio se prestará especial atención a los riesgos asociados al posible consumo de fármacos.	Ídem grupo 1.	Cuando, excepcionalmente, exista dictamen facultativo favorable a la obtención o prórroga, se podrá reducir el período de vigencia del permiso o licencia según criterio facultativo.	Ídem grupo 1.
10.7 Trastornos del control de los impulsos.	No se admiten casos de trastornos explosivos intermitentes u otros cuya gravedad suponga riesgo para la seguridad vial.	Ídem grupo 1.	Cuando, excepcionalmente, exista dictamen de un psiquiatra o psicólogo favorable a la obtención o prórroga, se podrá reducir el período de vigencia del permiso o licencia según criterio facultativo.	Ídem grupo 1.
10.8 Trastornos de la personalidad.	No deben existir trastornos graves de la personalidad, en particular aquellos que se manifiesten en conductas antisociales con riesgo para la seguridad de las personas.	Ídem grupo 1.	Cuando, excepcionalmente, exista dictamen de un psiquiatra o psicólogo favorable a la obtención o prórroga, se podrá reducir el período de vigencia del permiso o licencia según criterio facultativo.	Ídem grupo 1.
10.9 Trastornos del desarrollo intelectual.	No debe existir retraso mental con cociente intelectual inferior a 70.	No debe existir retraso mental con un cociente intelectual inferior a 70.	No se admiten.	No se admiten.

Exploración (1)	Criterios de aptitud para obtener o prorrogar permiso o licencia de conducción ordinarios		Adaptaciones, restricciones y otras limitaciones en personas, vehículos o de circulación en permiso o licencia sujetos a condiciones restrictivas	
	Grupo 1: AM, A1, A2, A, B, B + E y LCC (art. 45.1a) (2)	Grupo 2: BTP, C1, C1 + E, C, C + E, D1, D1 + E, D, D + E (art. 45.1b y 2) (3)	Grupo 1 (4)	Grupo 2 (5)
10.10 Trastornos por déficit de atención y comportamiento perturbador.	En los casos de retraso mental con cociente intelectual entre 50 y 70, se podrá obtener o prorrogar si el interesado acompaña un dictamen favorable de un psiquiatra o psicólogo. No deben existir trastornos por déficit de atención cuya gravedad implique riesgo para la conducción. Tampoco se admiten casos moderados o graves de trastorno disocial u otros comportamientos perturbadores acompañados de conductas agresivas o violaciones graves de normas cuya incidencia en la seguridad vial sea significativa.	No se admiten. Ídem grupo 1.	Cuando el dictamen del psiquiatra o psicólogo sea favorable a la obtención o prórroga, se podrán establecer condiciones restrictivas según criterio facultativo. Cuando, excepcionalmente, exista dictamen de un psiquiatra o psicólogo favorable a la obtención o prórroga, se podrá reducir el período de vigencia del permiso o licencia según criterio facultativo.	No se admiten. No se admiten.
10.11 Otros trastornos mentales no incluidos en apartados anteriores.	No deben existir trastornos disociativos, adaptativos u otros problemas objeto de atención clínica que sean funcionalmente incapacitantes para la conducción.	Ídem grupo 1.	Cuando exista dictamen de un psiquiatra o psicólogo favorable a la obtención o prórroga, se podrá reducir el período de vigencia del permiso o licencia según criterio facultativo.	Ídem grupo 1.

11. Trastornos relacionados con sustancias

Serán objeto de atención especial los trastornos de dependencia, abuso o trastornos inducidos por cualquier tipo de sustancia. En los casos en que se presenten antecedentes de dependencia o abuso, se podrá obtener o prorrogar el permiso o licencia de conducción siempre que la situación de dependencia o abuso se haya extinguido tras un período demostrado de abstinencia y no existan secuelas irreversibles que supongan riesgo para la seguridad vial. Para garantizar estos extremos se requerirá un dictamen favorable de un psiquiatra, de un psicólogo, o de ambos, dependiendo del tipo de trastorno.

Exploración (1)	Criterios de aptitud para obtener o prorrogar permiso o licencia de conducción ordinarios		Adaptaciones, restricciones y otras limitaciones en personas, vehículos o de circulación en permiso o licencia sujetos a condiciones restrictivas	
	Grupo 1: AM, A1, A2, A, B, B + E y LCC (art. 45.1a) (2)	Grupo 2: BTP, C1, C1 + E, C, C + E, D1, D1 + E, D, D + E (art. 45.1b y 2) (3)	Grupo 1 (4)	Grupo 2 (5)
11.1 Abusos de alcohol.	No se admite la existencia de abuso de alcohol ni cualquier patrón de uso en el que el sujeto no pueda disociar conducción y consumo de alcohol. Tampoco se admiten casos de antecedentes de abuso en los que la rehabilitación no esté debidamente acreditada.	Ídem grupo 1.	En los casos de existir antecedentes de abuso con informe favorable a la obtención o prórroga, se podrá reducir el período de vigencia del permiso o licencia según criterio facultativo.	Ídem grupo 1.
11.2 Dependencia del alcohol.	No se admite la existencia de dependencia de alcohol. Tampoco se admiten casos de antecedentes de dependencia en los que la rehabilitación no esté debidamente acreditada	Ídem grupo 1.	En los casos de existir antecedentes de dependencia con informe favorable a la obtención o prórroga, se podrá reducir el período de vigencia del permiso o licencia según criterio facultativo.	Ídem grupo 1.

Exploración (1)	Criterios de aptitud para obtener o prorrogar permiso o licencia de conducción ordinarios		Adaptaciones, restricciones y otras limitaciones en personas, vehículos o de circulación en permiso o licencia sujetos a condiciones restrictivas	
	Grupo 1: AM, A1, A2, A, B, B + E y LCC (art. 45.1a) (2)	Grupo 2: BTP, C1, C1 + E, C, C + E, D1, D1 + E, D, D + E (art. 45.1b y 2) (3)	Grupo 1 (4)	Grupo 2 (5)
11.3 Trastornos inducidos por alcohol.	No se admite la existencia de trastornos inducidos por alcohol, tales como abstinencia, delirium, demencia, trastornos psicóticos u otros que supongan riesgo para la seguridad vial. Tampoco se admiten casos de antecedentes de trastornos inducidos por alcohol en los que la rehabilitación no esté debidamente acreditada.	Ídem grupo 1.	En los casos de existir antecedentes de trastornos inducidos por alcohol con informe favorable a la obtención o prórroga, se podrá reducir el período de vigencia del permiso o licencia según criterio facultativo.	Ídem grupo 1.
11.4 Consumo habitual de drogas y medicamentos.	No se admite el consumo habitual de sustancias que comprometan la aptitud para conducir sin peligro, ni el consumo habitual de medicamentos que, individualmente o en conjunto, produzcan efectos adversos graves en la capacidad para conducir.	Ídem grupo 1.	Cuando, excepcionalmente y con informe médico favorable, el medicamento o medicamentos indicados en (2) no influya de manera negativa en el comportamiento vial del interesado se podrá obtener o prorrogar permiso o licencia, reduciendo, en su caso, el período de vigencia según criterio facultativo.	No se admiten.
11.5 Abuso de drogas o medicamentos.	No se admite el abuso de drogas o medicamentos. Si existe antecedente de abuso, la rehabilitación ha de acreditarse debidamente.	Ídem grupo 1.	En los casos de existir antecedentes de abuso de drogas o medicamentos, con informe favorable a la obtención o prórroga, se podrá reducir el período de vigencia del permiso o licencia según criterio facultativo.	Ídem grupo 1.
11.6 Dependencia de drogas y medicamentos.	No se admite la dependencia de drogas o medicamentos. Si existe antecedente de dependencia, la rehabilitación ha de acreditarse debidamente.	Ídem grupo 1.	En los casos de existir antecedentes de dependencia de drogas o medicamentos, con informe favorable a la obtención o prórroga, se podrá reducir el período de vigencia del permiso o licencia según criterio facultativo.	Ídem grupo 1.
11.7 Trastornos inducidos por drogas o medicamentos.	No se admite delirium, demencia, alteraciones perceptivas, trastornos psicóticos u otros inducidos por drogas o medicamentos que supongan riesgos para la seguridad vial. Tampoco se admiten casos de antecedentes de trastornos inducidos por drogas o medicamentos en los que la rehabilitación no esté debidamente acreditada.	Ídem grupo 1.	En los casos de existir antecedentes de trastornos mentales inducidos por drogas o medicamentos, con informe favorable a la obtención o prórroga, se podrá reducir el período de vigencia del permiso o licencia según criterio facultativo.	Ídem grupo 1.

12. Aptitud perceptivo-motora

La exploración de las aptitudes perceptivo-motoras se realizará a través de los predictores establecidos.

Cuando, según criterio facultativo, mediante la entrevista inicial y/o a partir de los predictores utilizados, se detecten indicios de deterioro aptitudinal que puedan incapacitar para conducir con seguridad, se requerirá la realización de exploración complementaria sistematizada para valorar el estado de las funciones mentales que puedan estar influyendo en aquél. Incluso podrá requerirse la realización de una prueba práctica de conducción.

Con carácter general, el psicólogo tendrá en cuenta las posibilidades de compensación de las posibles deficiencias considerando la capacidad adaptativa del individuo.

Exploración (1)	Criterios de aptitud para obtener o prorrogar permiso o licencia de conducción ordinarios		Adaptaciones, restricciones y otras limitaciones en personas, vehículos o de circulación en permiso o licencia sujetos a condiciones restrictivas	
	Grupo 1: AM, A1, A2, A, B, B + E y LCC (art. 45.1a) (2)	Grupo 2: BTP, C1, C1 + E, C, C + E, D1, D1 + E, D, D + E (art. 45.1b y 2) (3)	Grupo 1 (4)	Grupo 2 (5)
12.1 Estimación del movimiento.	No se admite ninguna alteración que limite la capacidad para adecuarse con seguridad a situaciones de tráfico que requieran estimaciones de relaciones espacio-temporales.	Ídem grupo 1.	Cuando, excepcionalmente, no impidan la obtención o prórroga, se podrá limitar la velocidad máxima según criterio facultativo.	No se admiten.

Exploración (1)	Criterios de aptitud para obtener o prorrogar permiso o licencia de conducción ordinarios		Adaptaciones, restricciones y otras limitaciones en personas, vehículos o de circulación en permiso o licencia sujetos a condiciones restrictivas	
	Grupo 1: AM, A1, A2, A, B, B + E y LCC (art. 45.1a) (2)	Grupo 2: BTP, C1, C1 + E, C, C + E, D1, D1 + E, D, D + E (art. 45.1b y 2) (3)	Grupo 1 (4)	Grupo 2 (5)
12.2 Coordinación visomotora.	Alteraciones que supongan la incapacidad para adaptarse adecuadamente al mantenimiento de trayectorias establecidas.	Ídem grupo 1.	Se podrá autorizar la conducción de un vehículo automático, previa evaluación en las correspondientes pruebas prácticas. En los casos de obtención, se tendrá en cuenta la capacidad de aprendizaje psicomotor. Se podrán establecer condiciones restrictivas a criterio facultativo.	No se admiten.
12.3 Tiempo de reacciones múltiples.	No se admiten alteraciones graves en la capacidad de discriminación o en los tiempos de respuesta.	Ídem grupo 1.	Cuando, excepcionalmente, no impidan la obtención o prórroga, se podrá limitar la velocidad máxima según criterio facultativo.	No se admiten.
12.4 Inteligencia práctica.	No se admiten casos en los que la capacidad de organización espacial resulte inadecuada para la conducción.	Ídem grupo 1.	No se admiten.	No se admiten.

13. Otras causas no especificadas

Cuando se dictamine la incapacidad para conducir por alguna causa no incluida en los apartados anteriores, se requerirá una justificación particularmente detallada y justificada con expresión del riesgo evaluado y del deterioro funcional que a juicio del facultativo impide la conducción.

Exploración (1)	Criterios de aptitud para obtener o prorrogar permiso o licencia de conducción ordinarios		Adaptaciones, restricciones y otras limitaciones en personas, vehículos o de circulación en permiso o licencia sujetos a condiciones restrictivas	
	Grupo 1: AM, A1, A2, A, B, B + E y LCC (art. 45.1a) (2)	Grupo 2: BTP, C1, C1 + E, C, C + E, D1, D1 + E, D, D + E (art. 45.1b y 2) (3)	Grupo 1 (4)	Grupo 2 (4)
13.1 Otras causas no especificadas.	No se debe obtener ni prorrogar permiso o licencia de conducción a ninguna persona que padezca alguna enfermedad o deficiencia no mencionada en los apartados anteriores que pueda suponer una incapacidad funcional que comprometa la seguridad vial al conducir, excepto si el interesado acompaña un dictamen facultativo favorable. Igual criterio se establece para trasplantes de órganos no incluidos en el presente anexo.	Ídem grupo 1.	Cuando no impidan la obtención o prórroga y los reconocimientos periódicos a realizar fueran por período inferior al de vigencia normal del permiso o licencia, el período de vigencia se fijará según criterio facultativo.	Ídem grupo 1.

Significado de los números entre paréntesis:

(1) Aptitudes a explorar y evaluar en los conductores objeto del reconocimiento, tanto si pertenecen al grupo 1 como al 2 (artículo 45).

(2) Aptitudes psicofísicas requeridas para obtener o prorrogar licencia o permiso de conducción de las clases AM, A1, A2, A, B y B + E.

(3) Aptitudes psicofísicas requeridas para obtener o prorrogar permiso de conducción de las clases BTP, C1, C1 + E, C, C + E, D1, D1 + E, D, D + E y otras autorizaciones (artículo 45.1.b y 2).

(4) Adaptaciones, restricciones y otras limitaciones a imponer en personas, vehículos o de circulación para obtener y prorrogar licencias y permisos de conducción de las clases AM, A1, A2, A, B y B + E sujetos a conducciones restrictivas.

(5) Adaptaciones, restricciones y otras limitaciones a imponer en personas, vehículos o de circulación para obtener y prorrogar permisos de conducción de las clases BTP, C1, C1 + E, C, C + E, D1, D1 + E, D, D + E y otras autorizaciones (artículo 45.1.b y 2).

ANEXO V

Pruebas a realizar por los solicitantes de las distintas autorizaciones

A) Cuadro de pruebas a realizar para obtener permiso o licencia de conducción

Pruebas

Clase de permiso	Aptitud psicofísica	Control de conocimientos		Control de aptitudes y comportamientos	
		Común	Específica	En circuito cerrado	En circulación
AM	X		X	X	
A1	X	X	X	X	X
A2	X	X	X	X	X
A	X				
B	X	X		X	X
B + E	X		X	X	X
C1	X		X	X	X
C1 + E	X		X	X	X
C	X		X	X	X
C + E	X		X	X	X
D1	X		X	X	X
D1 + E	X		X	X	X
D	X		X	X	X
D + E	X		X	X	X
BTP (1)	X		X		X
LCM (2)	X		X	X	
LVA (3)	X		X	X	

(1) BTP: La prueba de control de aptitudes y comportamientos en circulación sólo será para los que carezcan del año de experiencia en la conducción de vehículos a que autoriza el permiso de clase B.

(2) LCM: Licencia para conducir vehículos para personas de movilidad reducida.

(3) LVA: Licencia para conducir vehículos especiales agrícolas autopropulsados y sus conjuntos.

B) Pruebas a realizar según la clase de permiso o licencia de conducción solicitados

1. Prueba de control de conocimientos común.—El contenido de la prueba de control de conocimientos común a realizar por los solicitantes del permiso de conducción, con excepción de los aspirantes del permiso de conducción de la clase AM, versará sobre las materias que se indican a continuación:

1.^a Las disposiciones legales y reglamentarias en materia de tráfico, circulación de vehículos de motor y seguridad vial, especialmente las que se refieren a la señalización, reglas de prioridad y limitaciones de velocidad.

2.^a Los accidentes de circulación: factores que intervienen. Causas más frecuentes de los accidentes.

3.^a La vigilancia y las actitudes con respecto a los demás usuarios: su importancia. Necesidad de una colaboración entre los usuarios: no molestar, no sorprender, advertir, comprender, prever los movimientos de los demás.

4.^a Las funciones de percepción, de evaluación y de toma de decisiones, principalmente el tiempo de reacción y las modificaciones de los comportamientos del conductor vinculados a los efectos del alcohol, drogas, medicamentos, enfermedades, estados emocionales, fatiga, sueño y otros factores.

5.^a Los principios relativos al respeto de las distancias de seguridad entre vehículos, a la distancia de frenado y a la estabilidad del vehículo en la vía teniendo en cuenta las diferentes condiciones meteorológicas o ambientales, las características de los distintos tipos y tramos de vía y el estado de la calzada.

6.^a Los riesgos de la conducción vinculados a los diferentes estados de la calzada y especialmente sus variaciones según las condiciones atmosféricas, la hora del día o de la noche. La conducción segura en túneles.

7.^a La vía: clases y partes de la vía. Sus características y disposiciones legales referidas a ella.

8.^a Los riesgos específicos relacionados con la inexperiencia de otros usuarios de la vía y con los usuarios más vulnerables, como por ejemplo 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.

9.^a Los riesgos inherentes a la circulación y a la conducción de los diversos tipos de vehículos y a las diferentes condiciones de visibilidad de sus conductores.

10.^a Normativa relativa a los documentos administrativos necesarios para circular conduciendo un vehículo de motor: documentos relativos al conductor, al vehículo y, en su caso, a la carga transportada.

11.^a Normas generales sobre el comportamiento que debe adoptar el conductor en caso de accidente (señalizar, alertar) y medidas y primeros auxilios que puede adoptar, si procede, para socorrer a las víctimas de accidentes de circulación.

12.^a Factores y cuestiones de seguridad relativos a la carga del vehículo y a las personas transportadas.

13.^a Precauciones necesarias al abandonar el vehículo.

14.^a Los elementos mecánicos relacionados con la seguridad de la conducción y, en particular, poder detectar los defectos más corrientes que puedan afectar a los sistemas de dirección, suspensión, ruedas, frenos y neumáticos, alumbrado y señalización óptica (luces, indicadores de dirección, catadióptricos) y escape, a los retrovisores, lavaparabrisas y limpiaparabrisas, y a los cinturones de seguridad y las señales acústicas.

15.^a Los equipos de seguridad de los vehículos, especialmente la utilización de los cinturones de seguridad, reposacabezas y equipos de seguridad destinados a los niños.

16.^a La utilización del vehículo en relación con el medio ambiente: uso adecuado de las señales acústicas, conducción económica y ahorro de combustible, limitación de emisiones contaminantes y otras medidas a tener en cuenta por el conductor para evitar la contaminación ambiental.

2. Prueba de control de conocimientos específicos.—Los solicitantes de permiso de conducción, según su clase, deberán realizar, además de la prueba de control de conocimientos comunes sobre las materias que se señalan en el punto anterior, una prueba de control de conocimientos específicos que versará sobre las materias que a continuación se indican:

1.º Permiso de conducción de la clase AM:

- a) Normas y señales reguladoras de la circulación,
- b) Cuestiones, factores, equipos y elementos de seguridad concernientes al conductor, al vehículo y, en su caso, a la carga transportada.

2.º Permiso de conducción de las clases A1 y A2:

- a) La normativa específica aplicable a la conducción y circulación de motocicletas, triciclos y cuatriciclos.
- b) Utilización de la indumentaria de protección, como guantes, botas, otras prendas, el casco y, en su caso, el cinturón de seguridad.
- c) Visibilidad de estos vehículos por los demás usuarios de la vía.

d) Factores de riesgo ligados a las diferentes condiciones de la vía, prestando especial atención a los tramos deslizantes tales como recubrimientos de drenaje, señales en la calzada (líneas, flechas) y raíles de tranvía.

e) Aspectos mecánicos con incidencia en la seguridad vial, prestando especial atención a las luces de emergencia, en su caso, a los niveles de aceite y a la cadena de tracción.

f) La técnica de conducción de motocicletas, triciclos y cuatriciclos.

g) Factores y cuestiones de seguridad vial concernientes a los conductores.

3.º Permiso de conducción de la clase BTP:

a) Factores y cuestiones de seguridad vial concernientes a los conductores, a los vehículos que realicen transporte escolar, prioritarios y turismos destinados al transporte público de viajeros y a la carga del vehículo.

b) La normativa específica relativa a la circulación de estos vehículos así como a las personas transportadas, paradas y estacionamientos.

4.º Permiso de conducción de las clases C1 y C:

a) La normativa sobre tiempos de conducción y de descanso y utilización del aparato de control regulados en el Reglamento (CE) núm. 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, y en el Reglamento (CEE) núm. 3821/1985 del Consejo, de 20 de diciembre de 1985. Así como lo dispuesto en el Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo, modificado por el Real Decreto 902/2007, de 6 de julio, en lo relativo al tiempo de trabajo de trabajadores que realizan actividades móviles de transporte por carretera.

b) La normativa específica sobre la circulación de los vehículos de transporte de mercancías.

c) Los documentos relativos al conductor, a los vehículos y a los transportes requeridos en el transporte de mercancías en tráfico nacional e internacional.

d) Conducta que se debe observar en caso de accidente, conocimientos de las medidas que hay que tomar en accidentes y ocasiones similares, incluidas las medidas de emergencia y los primeros auxilios.

e) Las precauciones a tener en cuenta para desmontar y colocar las ruedas.

f) La normativa sobre masas y dimensiones de los vehículos y sobre limitadores de velocidad.

g) Obstaculización de la visibilidad para el conductor y los demás usuarios causadas por las características del vehículo y su carga.

h) Utilización de los sistemas de frenado y reducción de velocidad.

i) Influencia del viento en la trayectoria del vehículo.

j) La utilización económica de los vehículos.

k) Factores de seguridad relativos a la carga del vehículo: control de la carga (colocación y sujeción), dificultades con diferentes tipos de carga (líquidos, cargas que cuelgan), carga y descarga de mercancías y empleo del material destinado a tal efecto.

l) Principios de construcción y funcionamiento de: motores de combustión interna, líquidos (por ejemplo, aceite para motores, líquido refrigerador, líquido de limpieza), circuito de combustible, sistema eléctrico, sistema de arranque, sistema de transmisión (embrague, caja de cambios, etc.)

m) Aspectos generales en materia de lubricación y protección anticongelante.

n) Construcción, montaje, utilización correcta y mantenimiento de los neumáticos.

ñ) Tipos, principios de funcionamiento, partes principales, conexiones, empleo y mantenimiento cotidiano de los mecanismos de frenado y aceleración.

o) Métodos de busca de las causas de una avería y capacidad para efectuar pequeñas reparaciones con ayuda de las herramientas adecuadas.

p) Mantenimiento preventivo de vehículos e intervenciones habituales necesarias.

q) Aspectos elementales de la responsabilidad del conductor en lo que se refiere al recibo, el transporte y la entrega de las mercancías de conformidad con las condiciones convenidas.

r) Factores y cuestiones de seguridad vial concernientes a los conductores.

5.º Permiso de conducción de las clases D1 y D:

a) Las materias que se indican en los párrafos a), e), f), y g), así como en los párrafos l) al p), ambos inclusive, del punto 2.4º anterior.

b) La normativa específica sobre la circulación de vehículos de transporte colectivo de viajeros.

c) Los documentos relativos al conductor, a los vehículos y a los viajeros exigibles en el transporte de viajeros en tráfico nacional e internacional.

d) Conducta, comportamiento y primeros auxilios en caso de accidente o incidente, incluidas las medidas de emergencia tales como la evacuación de los pasajeros.

e) La normativa relativa a las personas transportadas y a la responsabilidad del conductor en el transporte de pasajeros de todo tipo de autobuses.

f) Factores y cuestiones de seguridad vial concernientes a los conductores.

6.º Permiso de conducción de las clases B + E, C1 + E, C + E, D1 + E y D + E:

a) La normativa específica, factores y cuestiones de seguridad vial relativos a los conductores, a los conjuntos de vehículos y a su carga.

b) Los factores de seguridad concernientes a la carga del vehículo.

c) Tipos, principios de funcionamiento, partes principales, conexiones, empleo y mantenimiento cotidiano de los sistemas de acoplamiento y principios a tener en cuenta en el acoplamiento y desacoplamiento de remolques y semirremolques al vehículo tractor.

d) La técnica de conducción de conjuntos de vehículos.

Los solicitantes de licencia de conducción realizarán una prueba de control de conocimientos específicos sobre normas y señales reguladoras de la circulación, cuestiones, factores, equipos y elementos de seguridad concernientes al conductor, al vehículo y, en su caso, a la carga transportada, teniendo en cuenta en cada caso el vehículo cuya conducción autoriza.

3. Prueba de control de aptitudes y comportamientos en circuito cerrado.

1. Los solicitantes de permiso de conducción de la clase AM realizarán las siguientes maniobras:

A) Zigzag entre jalones a velocidad reducida.

B) Circular sobre una franja de anchura limitada.

Los solicitantes de permiso de la clase AM limitado a la conducción de ciclomotores de tres ruedas y cuatriciclos ligeros realizarán las maniobras H) e I) (estacionamiento en línea) del punto 3.

2. Los solicitantes de permiso de conducción de las clases A1 y A2 realizarán, además de las maniobras A) y B) del punto 1 anterior, las siguientes:

C) Zigzag entre conos.

D) Sortear un obstáculo.

E) Aceleración y frenado controlado.

F) Frenado de emergencia controlado.

Las maniobras A) y B) se realizarán a poca velocidad y deben permitir comprobar el manejo del embrague en combinación con el freno, el equilibrio, la dirección de la visión, la posición sobre la motocicleta o el ciclomotor y la posición de los pies en los reposapiés.

Las maniobras C) y D) se realizarán a más velocidad: la primera, alcanzando al menos 30 km/h, y la segunda, para sortear un obstáculo a una velocidad mínima de 50 km/h, y deben permitir comprobar la posición sobre la motocicleta, la dirección de la visión, el equilibrio, la técnica de conducción y la técnica del cambio de marchas.

Las maniobras E) y F) se realizarán a velocidades mínimas de 30 km/h y 50 km/h, respectivamente, y deben permitir comprobar el manejo del freno delantero y trasero, la dirección de la visión y la posición sobre la motocicleta.

Una vez realizadas las maniobras, el aspirante dejará la motocicleta o el ciclomotor correctamente estacionados, apoyados sobre su soporte central o lateral y con el motor parado.

Previamente a la realización de dichas maniobras, los aspirantes deberán:

- a) Colocarse y ajustarse el casco y, en su caso, la indumentaria de protección, como guantes, botas y otras prendas.
- b) Efectuar verificaciones de forma aleatoria del estado de los neumáticos, de los frenos, del sistema de dirección, del interruptor de parada de emergencia (si existiera), de la cadena de tracción, del nivel de aceite, de los faros, de los catadióptricos, de los indicadores de dirección y de la señal acústica.
- c) Quitar el soporte del vehículo y desplazarlo sin ayuda del motor caminando a su lado y conservando el equilibrio.
- d) Poner en marcha el motor y prepararse para realizar las maniobras antes indicadas.

3. Los solicitantes de permiso de la clase B realizarán las siguientes maniobras con incidencia en la seguridad vial:

G) Marcha atrás en recta y curva efectuando un recorrido en marcha atrás, manteniendo una trayectoria rectilínea y utilizando la vía de circulación adaptada para girar a la derecha o a la izquierda en una esquina.

H) Cambio de sentido de la marcha utilizando las velocidades hacia adelante y hacia atrás, en espacio limitado.

I) Estacionamiento y salida del espacio ocupado al estacionar (en línea, oblicuo o perpendicular), utilizando las marchas hacia delante y hacia atrás, en llano o en pendiente ascendente o descendente.

J) Frenado para detener el vehículo con precisión utilizando, si es necesario, la capacidad máxima de frenado de aquél.

De las cuatro maniobras antes descritas, cada aspirante deberá realizar al menos dos, de las que una contendrá una marcha atrás. Estas maniobras podrán realizarse durante el desarrollo de la prueba de control de aptitudes y comportamientos en circulación en vías abiertas al tráfico general y, cuando las circunstancias lo aconsejen, en circuito cerrado.

Previamente a la realización de dichas maniobras, los aspirantes deberán demostrar que son capaces de prepararse para una conducción segura satisfaciendo las prescripciones siguientes:

- a) Regular el asiento para conseguir una posición sentada correcta.
- b) Ajustar los retrovisores, el cinturón de seguridad y los reposacabezas.
- c) Controlar el cierre de las puertas.
- d) Efectuar verificaciones de forma aleatoria del estado de los neumáticos, del sistema de dirección, de los frenos, de líquidos (por ejemplo, aceite del motor, líquido refrigerante, líquido del lavaparabrisas), de los faros, de los catadióptricos, de los indicadores de dirección y de la señal acústica.

Los solicitantes de la autorización que habilita para conducir con el permiso de la clase B conjuntos de vehículos cuya masa máxima autorizada sea superior a 3.500 kg sin rebasar los 4.250 kg y la masa máxima autorizada del remolque supere los 750 kg a la que hace referencia el artículo 5.5, deberán realizar la maniobra I) anterior y la M) del punto 7.

4. Los solicitantes de permiso de las clases C1 y C, además de las maniobras G) e I) (estacionamiento en línea) indicadas en el punto 3, realizarán la siguiente maniobra con incidencia en la seguridad vial:

K) Estacionamiento seguro para cargar o descargar en una rampa o plataforma de carga o instalación similar.

5. Los solicitantes de permiso de las clases D1 y D, además de la maniobra G) indicada en el punto 3, realizarán la siguiente maniobra con incidencia en la seguridad vial:

L) Estacionar para dejar que los pasajeros entren y salgan con seguridad.

6. Previamente a la realización de las maniobras indicadas en los puntos 4 y 5, los aspirantes deberán demostrar que son capaces de prepararse para una conducción segura satisfaciendo obligatoriamente, además de las prescripciones establecidas en el punto 3. párrafos a), b) y d) para los aspirantes a la obtención del permiso de la clase B, alguna de las siguientes:

a) Verificar la asistencia del frenado y la dirección; comprobar el estado de las ruedas, de sus tornillos de fijación, de los guardabarros, los parabrisas, las ventanillas y los limpiaparabrisas; comprobar y utilizar el panel de instrumentos, incluido el aparato de control regulado en el Reglamento (CEE) núm. 3821/85 del Consejo, de 20 de diciembre de 1985.

b) Comprobar la presión, los depósitos de aire y la suspensión.

c) Comprobar los factores de seguridad en relación con la carga del vehículo: compartimento de carga, láminas, puertas de carga, mecanismo de carga (si existe), cierre de la cabina (si existe), colocación de la carga y sujeción de ésta (clase C1 y C únicamente).

d) Ser capaz de tomar medidas especiales de seguridad del vehículo; comprobar las bodegas de carga, las puertas de servicio, las salidas de emergencia, el material de primeros auxilios, los extintores y demás equipos de seguridad (clases D1 y D únicamente).

7. Los solicitantes de permiso de la clase B + E, además de la maniobra G) indicada en el punto 3, realizarán las siguientes maniobras con incidencia en la seguridad vial:

M) Proceder al acoplamiento y desacoplamiento del remolque.

Esta maniobra debe comenzar con el vehículo tractor y su remolque uno al lado del otro (es decir, no en línea).

N) Estacionamiento seguro para cargar o descargar.

Previamente a la realización de dichas maniobras, los aspirantes deberán demostrar que son capaces de prepararse para una conducción segura satisfaciendo obligatoriamente, además de las prescripciones establecidas en el punto 3. párrafos a), b), c) y d) para los aspirantes a la obtención del permiso de la clase B, las siguientes:

a) Comprobar los factores de seguridad en relación con la carga del remolque: compartimento de carga, láminas, puertas de carga, cierre de la cabina (si existe), colocación de la carga y sujeción de ésta.

b) Comprobar el mecanismo de acoplamiento, del freno y de las conexiones eléctricas.

8. Los solicitantes de permiso de las clases C1 + E, C + E, D1 + E, y D + E, además de las maniobras G) del punto 3 y M) del punto 7, realizarán las siguientes maniobras con incidencia en la seguridad vial:

a) La maniobra K) del punto 4 para las clases C1 + E y C + E.

b) La maniobra L) del punto 5 para las clases D1 + E y D + E.

Previamente a la realización de dichas maniobras, los aspirantes deberán demostrar que son capaces de prepararse para una conducción segura satisfaciendo obligatoriamente las prescripciones establecidas en el punto 6. párrafos a), b), c) y d) y en el punto 7. párrafos a) y b).

9. Los solicitantes de licencia de conducción para vehículos para personas de movilidad reducida deberán realizar las maniobras C) y E) del punto 2, y los de licencia de conducción para vehículos especiales agrícolas las maniobras H) del punto 3, K) del punto 4 y M) del punto 7.

4. Prueba de control de aptitudes y comportamientos en circulación en vías abiertas al tráfico general.

1. Los aspirantes deberán efectuar obligatoriamente, con toda seguridad y con las precauciones necesarias, las operaciones siguientes:

a) Comprobaciones previas. Entre otros, el aspirante deberá verificar los diversos sistemas de seguridad y elementos técnicos del vehículo así como la documentación del mismo.

b) Posición del conductor, regulación del asiento y los retrovisores y utilización del cinturón de seguridad.

c) Puesta en marcha del motor y arranque y desbloqueo de la dirección.

d) Progresión normal. Posición en la calzada y utilización del carril adecuado. Conducción en curva. Distancias de seguridad o separación. Velocidad adaptada al tráfico/vía y relación de marchas conveniente. Observación ante las distintas situaciones del tráfico. Cruce de túneles y pasos inferiores. Conducción económica y no perjudicial para el medio ambiente.

e) Maniobras: Observación del tráfico, señalización y ejecución de las maniobras. Incorporaciones. Desplazamientos laterales. Adelantamientos. Comportamiento en intersecciones. Cambios de sentido. Paradas y estacionamientos.

f) Abandonar el lugar de estacionamiento; arrancar después de una parada del tráfico; salir al tráfico desde una vía sin circulación.

g) Cambios de dirección: girar a la izquierda y a la derecha; cambiar de carril.

h) Entrar y salir de una autopista (caso de existir): incorporación desde el carril de aceleración; salir por el carril de deceleración.

i) Otros componentes viales (caso de existir): glorietas, pasos ferroviarios a nivel, paradas de tranvía o autobús, pasos de peatones, conducción cuesta arriba o cuesta abajo en pendientes prolongadas.

j) Tomar las precauciones necesarias al abandonar el vehículo.

k) Obediencia de señales.

l) Utilización de los sistemas de alumbrado y señalización óptica.

m) Manejo del vehículo y sus mandos.

2. Los aspirantes a la autorización que habilita para conducir con el permiso de la clase B conjuntos de vehículos cuya masa máxima autorizada exceda de 3.500 kg sin rebasar los 4.250 kg a la que se refiere el artículo 5.5, deberán realizar los siguientes ejercicios: aceleración, deceleración, marcha atrás, frenado, distancia de frenado, cambio de carril, frenar/esquivar, oscilación del remolque, acoplamiento y desacoplamiento del remolque y estacionamiento.

3. Los aspirantes al permiso de la clase A1 y A2, además de las operaciones anteriores, deberán efectuar obligatoriamente las siguientes:

a) Antes de iniciar la prueba. En presencia del examinador cada aspirante deberá demostrar que sabe y es capaz de:

Colocarse y ajustarse correctamente el casco y verificar los demás equipos de seguridad y protección propios de la motocicleta.

Quitar el soporte del vehículo.

b) Una vez finalizada la prueba. El conductor deberá dejar la motocicleta correctamente estacionada, con el motor parado y apoyada sobre su soporte.

Para el acceso progresivo al permiso de la clase A2 al que se refiere el artículo 5.3, los aspirantes deberán realizar las operaciones previstas en el punto 1. d) y e) anterior.

4. Los aspirantes al permiso de la clase B+E, C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D y D+E, además de las operaciones exigidas con carácter general, deberán efectuar las siguientes:

Verificar la asistencia del frenado y de la dirección.

Utilizar los diversos sistemas de frenado.

Utilizar los sistemas de reducción de velocidad distintos del freno de servicio.

Adaptar la trayectoria del vehículo en las curvas, teniendo en cuenta su longitud y voladizos.

Utilizar el tacógrafo, en su caso.

Arrancar, cambiar, detenerse y parar con suavidad y seguridad.

5. Los aspirantes al permiso de la clase D, además de las operaciones exigidas con carácter general, deberán ser capaces de adoptar las disposiciones particulares relativas a la seguridad del vehículo y de las personas transportadas.

6. Los aspirantes al permiso de la clase BTP que carecieran de la experiencia a que se refiere el artículo 5.6, párrafo primero, además de las operaciones exigidas con carácter general deberán ser capaces de realizar con la habilidad, soltura y seguridad que proporciona la experiencia, las relacionadas con la utilización de los diversos sistemas de frenado y de reducción de velocidad, detenciones, paradas, estacionamientos, adelantamientos, comportamiento en intersecciones y curvas, y la adopción de las disposiciones particulares relativas a la seguridad del vehículo, de los demás usuarios y, en su caso, de las personas transportadas.

C) Pruebas a realizar por los solicitantes de la autorización especial para vehículos que transporten mercancías peligrosas

1. Pruebas de control de conocimientos sobre formación teórica.

1. El contenido de la prueba teórica común de control de conocimientos versará sobre los siguientes temas:

- a) Disposiciones generales aplicables al transporte de mercancías peligrosas.
- b) Principales tipos de riesgo.
- c) Información relativa a la protección del medio ambiente para el control del traslado de residuos.
- d) Medidas de prevención y de seguridad adecuadas a los distintos tipos de riesgo.
- e) Comportamiento tras un accidente o incidente (primeros auxilios, seguridad de la circulación, conocimientos básicos relativos a la utilización de los equipos de protección, etc.).
- f) Marcado, etiquetado, inscripciones y señalización naranja.
- g) Lo que el conductor de un vehículo deberá hacer o abstenerse de hacer durante el transporte de mercancías peligrosas.
- h) Objeto y funcionamiento del equipamiento técnico de los vehículos.
- i) Prohibiciones de cargamento en común en un mismo vehículo o en un contenedor.
- j) Precauciones a tomar durante la carga y descarga de las mercancías peligrosas.
- k) Informaciones generales relativas a la responsabilidad civil.
- l) Información sobre las operaciones de transporte multimodal.
- m) Manipulación y estiba de bultos.
- n) Instrucciones sobre el comportamiento en túneles (prevención y seguridad, medidas a tomar en caso de incendio o en otras situaciones de emergencia, etc.).

2. Además de la prueba teórica común que se indica en el punto anterior, todo conductor que solicite la autorización especial deberá poseer una formación teórica especializada y deberá realizar una prueba teórica específica de control de conocimientos, conforme se expresa a continuación:

1.º Los que soliciten ampliación de la autorización para conducir vehículos cisterna, vehículos batería o unidades de transporte que transporten mercancías peligrosas en cisternas o contenedores cisterna, sobre los siguientes temas:

- a) Comportamiento en marcha de los vehículos, incluyendo los movimientos de la carga.
- b) Disposiciones especiales relativas a los vehículos.

c) Conocimientos teóricos generales de los distintos dispositivos de llenado y vaciado.

d) Disposiciones suplementarias específicas relativas a la utilización de estos vehículos (certificados de aprobación, etiquetas e inscripciones y señalización naranja, etcétera).

2.º Los que soliciten ampliación de la autorización para conducir vehículos que transporten materias y objetos explosivos (clase 1), sobre los siguientes temas:

- a) Riesgos inherentes a las materias y objetos explosivos y pirotécnicos.
- b) Normativa específica aplicable al transporte de materias y objetos explosivos.
- c) Reglamento de explosivos y disposiciones complementarias sobre transporte de materias y objetos explosivos.
- d) Disposiciones particulares relativas al cargamento en común de materias y objetos de la clase 1.

3.º Los que soliciten ampliación de la autorización para conducir vehículos que transporten materias radiactivas (clase 7), sobre los siguientes temas:

- a) Riesgos inherentes a las radiaciones ionizantes.
- b) Disposiciones particulares relativas al embalaje, la manipulación, el cargamento en común y a la estiba de materias radiactivas.
- c) Disposiciones especiales a tomar en caso de accidente o incidente en el que estén involucradas materias radiactivas.

3. Para poder realizar las pruebas teóricas específicas será necesario haber superado la prueba teórica común.

2. Pruebas de control sobre formación práctica.

1. La prueba de formación práctica consistirá en la realización de unos ejercicios prácticos individuales sobre, al menos, las materias que a continuación se indican:

- a) Operaciones de carga y descarga, manipulación y estiba de paquetes de materias peligrosas.
- b) Medidas a adoptar en caso de accidente o incidente.
- c) Primeros auxilios a las víctimas.
- d) Extinción de incendios. Utilización de los medios disponibles: manejo de extintores y otros medios de extinción sobre casos reales. Atención especial al empleo del agua.

2. Los conductores que soliciten ampliación de la autorización para conducir vehículos cisterna, vehículos batería o unidades de transporte que transporten mercancías peligrosas en cisternas o contenedores cisterna, deberán poseer una formación práctica y realizar unos ejercicios prácticos sobre obturación de grietas y soluciones de emergencia en ruta frente a averías que produzcan escapes, derrames u otras emergencias, con especial atención al manejo del equipo de «tapafugas», así como sobre las operaciones de carga y descarga de cisternas, baterías de recipientes y contenedores cisterna.

3. Los conductores de vehículos que soliciten ampliación de la autorización para conducir vehículos que transporten materias de las clases 1 ó 7, deberán poseer una formación práctica y realizar unos ejercicios prácticos sobre las cuestiones contenidas en el punto 1. párrafos a), b) y d), en lo que sean especialmente aplicables a las materias de las mencionadas clases.

ANEXO VI

Organización, desarrollo y criterios de calificación de las pruebas de control de conocimientos y de control de aptitudes y comportamientos*A) Pruebas de control de conocimientos y de control de aptitudes y comportamientos*

1. Centro de exámenes en el que se realizarán las pruebas.—Las pruebas se realizarán en la provincia a la que se hubiera dirigido la solicitud y en el centro de exámenes que determine la Jefatura Provincial de Tráfico.

Las instalaciones, el terreno o pista especial o las vías de la localidad en las que se halle ubicado algún centro de exámenes de los situados fuera de la capital de la provincia reunirán las condiciones requeridas que permitan realizar las pruebas con las debidas garantías de calidad, seguridad o de otro orden. Si dejaran de reunirlos, hasta que se subsanen las deficiencias, las pruebas se realizarán en el centro de exámenes que corresponda a la capital, salvo que la Jefatura Provincial de Tráfico, teniendo en cuenta las circunstancias concurrentes, disponga que se realicen en otro centro de la misma provincia que reúna las condiciones adecuadas.

2. Convocatorias y fechas de realización de las pruebas.—Cada solicitud para obtener el permiso o la licencia de conducción dará derecho a dos convocatorias para realizar las pruebas. Como norma general, entre las dos convocatorias a que da derecho una solicitud no deberá mediar más de seis meses.

En la fecha señalada para la primera convocatoria de las pruebas de control de aptitudes y comportamientos, el solicitante deberá haber cumplido la edad mínima exigida para obtener el permiso o licencia de conducción de la clase de que se trate.

Cuando el aspirante no supere la prueba de que se trate en dos convocatorias, entre la segunda y la tercera mediará un plazo mínimo de doce días naturales. Entre las sucesivas convocatorias el plazo mínimo será de dieciocho días. Estos plazos, que se contarán desde la fecha de realización de la prueba no superada, podrán ser reducidos excepcionalmente en casos de reconocida urgencia debidamente justificada.

3. Identificación del aspirante y del personal directivo o docente.—Para la realización de las pruebas de control de aptitudes y comportamientos o actuaciones con ellas relacionadas, tanto los aspirantes como el personal directivo o docente de la Escuela o Sección donde aquellos hayan realizado el aprendizaje deberán identificarse ante los funcionarios, para lo que éstos en cualquier momento, podrán exigir a los aspirantes la presentación del Documento Nacional de Identidad, del pasaporte, de la tarjeta de residencia o del permiso de conducción, según proceda, y al personal directivo o docente, la de la autorización de ejercicio.

Si no se presentaran los documentos requeridos, el examinador determinará que no se inicie la prueba, sin que ello implique pérdida de la convocatoria para el aspirante.

4. Utilización de intercomunicadores u otros sistemas de captación, grabación, recepción o transmisión de datos o información.—Con excepción del intercomunicador a que se refiere el apartado C). 6 y 7 y de los sistemas de captación o grabación de información que pudieran ser utilizados por el Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico y su organización periférica para realizar las pruebas y el tratamiento informatizado de las mismas y sus resultados, durante la realización de las pruebas de control de aptitudes y comportamientos no se permitirá la utilización de teléfonos o cualquier otro sistema de intercomunicación, ni la de equipos, aparatos, o sistemas de captación, grabación, recepción o transmisión de datos o información.

En caso de incumplimiento de lo dispuesto en el párrafo anterior por parte del profesor, el examinador no iniciará la prueba o, en su caso, la interrumpirá, sin que ello suponga pérdida de la convocatoria para el aspirante.

El aspirante que, durante la realización de la prueba de control de conocimientos, incumpliera lo establecido en el primer párrafo, será excluido de ella con pérdida de la convocatoria de que se trate.

B) Pruebas de control de conocimientos comunes y específicos

1. Número de preguntas.—El número de preguntas planteadas en las pruebas de control de conocimientos será:

- a) En la prueba de control de conocimientos común, un mínimo de 30 preguntas y un máximo de 50.
- b) En la prueba de control de conocimientos sobre las materias descritas en la Orden INT/2596/2005, de 28 de julio, un mínimo de 30 preguntas y un máximo de 50.
- c) En cada una de las pruebas de control de conocimientos específicos, un mínimo de 16 preguntas y un máximo de 30.
- d) En la prueba de control de conocimientos para obtener licencia de conducción, un mínimo de 16 preguntas y un máximo de 30.

El aspirante seleccionará las respuestas correctas a las preguntas planteadas que podrán ser de una a cuatro.

2. Duración de las pruebas.—El tiempo destinado a la realización de las pruebas de control de conocimientos a las que se refiere el artículo 47 será de 1 minuto por pregunta. En casos especiales, debidamente justificados, se podrá ampliar dicho tiempo.

3. Calificación de las pruebas.—Para ser declarado apto en las pruebas de control de conocimientos, los errores permitidos no serán superiores al 20 por 100 del total de preguntas formuladas. En el supuesto de que al aplicar dicho tanto por ciento el resultado fuera decimal se aplicará el entero inmediato superior.

C) Pruebas de control de aptitudes y comportamientos en circuito cerrado y en circulación en vías abiertas al tráfico general

1. Verificaciones.—Los examinadores podrán verificar, en cualquier momento de las pruebas o antes de iniciarse éstas, si los vehículos y, en su caso, los aparatos de control y los sistemas de comunicación presentados para su realización reúnen los requisitos exigidos. A tal efecto, podrán requerir la presentación de la documentación de los citados vehículos, que deberá ser facilitada por el personal directivo o docente de la Escuela.

Asimismo, podrán verificar en cualquier momento que el aspirante dispone del equipo de protección o de seguridad adecuado que, en su caso proceda, así como que lleva las correcciones, prótesis o adaptaciones necesarias y que éstas son adecuadas.

En el caso de que no funcionen adecuadamente o no reúnan los requisitos exigidos, el examinador determinará que la prueba no se inicie o se interrumpa, sin que ello implique pérdida de la convocatoria para el aspirante.

2. Duración de las pruebas.

1.º Prueba de control de aptitudes y comportamientos en circuito cerrado

El tiempo destinado a la realización de la prueba de control de aptitudes y comportamientos en circuito cerrado a la que se refieren los artículos 48 y concordantes estará en función de las características y dificultades de cada maniobra y del vehículo que se utilice en su realización.

En todo caso, el tiempo máximo para la realización de las maniobras C, D y F, en su conjunto, no será superior a 25 segundos.

2.º Prueba de control de aptitudes y comportamientos en circulación en vías abiertas al tráfico general

La duración de la prueba de control de aptitudes y comportamientos en circulación en vías abiertas al tráfico general y la distancia a recorrer en su realización deberán ser suficientes para la evaluación de las materias a que se refieren los artículos 49 y concordantes.

El tiempo mínimo de conducción y circulación destinado a la prueba de control de las aptitudes y los comportamientos del aspirante en circulación en vías abiertas al tráfico general no será inferior a 25 minutos para los permisos de las clases A1, A2, B, BTP y B + E y a 45 minutos para los permisos de las clases restantes, salvo que se acuerde la interrupción y la suspensión de las pruebas.

En este tiempo no se incluye la recepción del aspirante, la preparación del vehículo, su comprobación técnica, en lo que respecta a la seguridad vial, las maniobras especiales, en su caso, y la comunicación de los resultados de la prueba.

Para el acceso progresivo al permiso de la clase A2 al que se refiere el artículo 5.3, la duración de la prueba y la distancia que se haya de recorrer deberán ser suficientes para la evaluación de las aptitudes y comportamientos previstos en los párrafos d) y e) del anexo V. B). 4.1.

Para la autorización que habilita para conducir con el permiso de la clase B conjuntos de vehículos cuya masa máxima autorizada exceda de 3.500 kg sin rebasar los 4.250 kg a la que se refiere el artículo 5.5, la duración de la prueba deberá ser la suficiente para la realización de los ejercicios a que se hace referencia en el anexo V. B).4.2.

3. Criterios de calificación de las pruebas.—En las pruebas de control de aptitudes y comportamientos, en atención a su gravedad, las faltas tendrán la consideración de eliminatorias, deficientes y leves, según se determine por la Dirección General de Tráfico.

1.º Prueba de control de aptitudes y comportamientos en circuito cerrado.

En la prueba de control de aptitudes y comportamientos en circuito cerrado se considerará que una falta es eliminatoria (E), deficiente (D), o leve (L), cuando concurren las circunstancias que se indican a continuación:

a) Falta eliminatoria es la que, por insuficiente dominio del vehículo, impide la ejecución de la maniobra de que se trate en las condiciones establecidas o revela una manifiesta impericia en el manejo del vehículo o sus mandos.

b) Falta deficiente es la que revela insuficiente destreza en el manejo del vehículo que, sin suponer incapacidad para la ejecución de las maniobras, de manera notable denota una utilización inadecuada de los mandos del vehículo.

c) Falta leve es la que afecta al manejo de los mandos o ejecución de la maniobra de que se trate que, por su menor importancia, no llega a constituir falta deficiente.

En la prueba de control de aptitudes y comportamientos en circuito cerrado será declarado no apto todo aspirante que cometa una falta eliminatoria, o bien dos faltas deficientes, o bien una falta deficiente y dos faltas leves, o bien cuatro faltas leves.

2.º Prueba de control de aptitudes y comportamientos en circulación en vías abiertas al tráfico general.

En la prueba de control de aptitudes y comportamientos en circulación en vías abiertas al tráfico general se considerará que una falta es eliminatoria (E), deficiente (D) o leve (L), cuando concurren las circunstancias que se indican a continuación:

a) Falta eliminatoria es todo comportamiento o incumplimiento de las normas que suponga un peligro para la integridad o seguridad propia o de los demás usuarios de la vía, así como, en general, el incumplimiento de las señales reguladoras de la circulación que esté tipificado como infracción grave o muy grave conforme a lo dispuesto en el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

b) Falta deficiente es todo comportamiento o incumplimiento de las normas que obstaculice, impidiendo o dificultando notablemente la circulación de otros usuarios, la que afecte ostensiblemente a las distancias de seguridad, así como el incumplimiento de señales reguladoras de la circulación que no constituya falta eliminatoria.

c) Falta leve es todo comportamiento o incumplimiento de normas reglamentarias cuando no constituya falta eliminatoria o deficiente, así como el manejo incorrecto de los mandos del vehículo, sin perjuicio de que este hecho pueda ser valorado como falta de mayor gravedad, en función de las circunstancias concurrentes en cada caso.

En la prueba de control de aptitudes y comportamientos en circulación en vías abiertas al tráfico general, será declarado no apto todo aspirante que cometa una falta eliminatoria,

o bien dos faltas deficientes, o bien una falta deficiente y cinco faltas leves, o bien diez faltas leves.

4. Descripción de las maniobras a realizar en la prueba de control de aptitudes y comportamientos en circuito cerrado.

A) Zig-zag entre jalones a velocidad reducida.—El aspirante efectuará, en primera relación de marcha y a velocidad reducida, giros a derecha e izquierda alternativamente sorteando cinco jalones, sin salirse de la zona delimitada y sin arrollar, desplazar o derribar ningún jalón. La maniobra se iniciará por la derecha del primero, según gráfico.

Dimensiones:

Anchura del lugar señalizado: 3,50 metros (clase AM) y 3,50 o 5 metros (clases A1 y A2).

Distancia entre jalones: 3,75 metros.

Colocación de los jalones: según gráfico.

B) Circular sobre una franja de anchura limitada.—Partiendo de la posición inicial, el aspirante realizará esta maniobra que consistirá en circular a velocidad reducida y uniforme, en primera relación de marcha, por una franja de anchura y longitud limitadas, sin salirse de ella ni perder el equilibrio.

Dimensiones:

Distancia entre la posición de inicio y el principio de la franja: 8 m, aproximadamente.

Anchura de la franja: 0,25 metros.

Longitud de la franja: 6 metros.

La franja estará delimitada a ambos lados por cualquier sistema que permita detectar la salida de la misma.

C) Zig-zag entre conos.—El aspirante, partiendo de la posición de reposo, realizará los cambios de marcha necesarios en su caso, para alcanzar una velocidad mínima de 30 km/h; a continuación y sin reducir esta velocidad, describirá giros a derecha e izquierda alternativamente sorteando cinco conos, sin arrollar, desplazar o derribar ninguno. La maniobra se iniciará por la izquierda del primero, según gráfico.

Para la LCM no se exigirá que el aspirante alcance una velocidad mínima.

Dimensiones:

Distancia entre conos: 7 metros, colocados según gráfico.

Distancia entre el punto de partida y el primer cono: 40 metros.

D) Sortear un obstáculo.—El aspirante realizará los cambios de marcha necesarios para alcanzar la velocidad de 50 km/h como mínimo en el primer paso señalizado y, sin reducir dicha velocidad, sorteará el obstáculo desplazándose hacia un lado para llevar de nuevo la motocicleta a la línea de marcha inicial, sin arrollar, desplazar o derribar ningún elemento de balizamiento.

Dimensiones del carril:

Distancia del último cono de la maniobra C) al inicio del giro de 180°: 17,50 metros.

Longitud de la zona del giro de 180°: 4,50 metros.

Anchura de la zona del giro de 180°: 11 metros.

Distancia desde la zona del giro de 180° al punto en el que se alcanzan los 50 km/h, como mínimo: 55,50 metros.

Distancia desde el punto en el que se alcanzan los 50 km/h al obstáculo: 10 metros.

Anchura del obstáculo: 1,30 metros.

Distancia desde el obstáculo al último paso: 8 metros.

Anchura de los pasos; 0,80 metros (0,60 metros de luz).

E) Aceleración y frenado controlado.—Circulando, el aspirante aumentará progresivamente la velocidad, cambiando a segunda relación de marcha para alcanzar una velocidad de 30 km/h como mínimo. A continuación frenará con precisión dentro del espacio delimitado, pero sin llegar a rebasar la marca transversal de detención.

La aceleración será ágil y sin tirones, los cambios sin rascados, manteniendo en todo momento el equilibrio.

La detención será sin calar el motor.

Dimensiones:

Longitud desde el último jalón de la maniobra A) hasta la zona señalizada de detención: 22 metros.

Anchura del espacio delimitado: 1,30 metros, como mínimo.

Distancia entre el lugar señalizado y la línea transversal de detención: 0,50 metros.

F) Frenado de emergencia controlado.—Circulando a 50 km/h. el aspirante realizará una frenada de emergencia para detenerse dentro de la zona señalizada, sin rebasar la línea transversal de detención, manteniendo la trayectoria recta y sin perder el control del vehículo.

Dimensiones:

Anchura del lugar señalizado: 1,30 metros.

Longitud desde la salida de la maniobra D) hasta el lugar de detención: 12 metros.

Distancia entre el lugar señalizado y la línea transversal de detención: 0,50 metros.

G) Marcha atrás en recta y curva efectuando un recorrido en marcha atrás, manteniendo una trayectoria rectilínea y utilizando la vía de circulación adaptada para girar a la derecha o a la izquierda en una esquina.—El aspirante, circulando por un carril de una calzada simulada, detendrá el vehículo a 10 metros del inicio de la curva como mínimo, contados desde la parte posterior del vehículo o conjunto de vehículos para, después, retroceder marcha atrás el tramo recto, recorrer la curva y seguir en iguales condiciones de marcha, otros 10 metros al menos, del tramo recto final, antes de detener el vehículo. La marcha atrás se hará siguiendo un régimen uniforme de marcha, dejando el vehículo o conjunto de vehículos sensiblemente centrado.

Al realizar la maniobra no se deberá subir al bordillo ni forzarlo con ninguna de las ruedas, pisar o rebasar las marcas que delimitan el carril con alguna de sus ruedas, así como detener el vehículo o conjunto de vehículos, ni realizar movimientos de la dirección con el vehículo inmovilizado, derribar, golpear, empujar, rozar o tocar los jalones u otros elementos utilizados para delimitar el espacio.

En los conjuntos de vehículos con remolque con el eje delantero móvil, se permitirá un movimiento de rectificación hacia delante.

La maniobra, bien girando a la derecha o bien a la izquierda, se simulará utilizando bordillos fijos que estarán delimitados en su inicio y final con jalones de suficiente altura. El lado opuesto al bordillo se delimitará con marcas.

Dimensiones:

Longitud de cada uno de los tramos rectos: 10 metros, como mínimo.

Ángulo de la curva: 90° aproximadamente.

Radio de la curva: 3,50 metros, como mínimo.

Anchura del carril:

Vehículos rígidos: 3,50 metros.

Vehículos articulados con eje del semirremolque rígido y conjuntos con remolque de un sólo eje: de 3,50 a 4,50 metros.

Vehículos articulados con eje del semirremolque autodireccionable: de 3,50 a 4,50 metros.

Conjuntos de vehículo rígido y remolque con eje delantero móvil: 7 metros.

H) Cambio de sentido de la marcha utilizando las velocidades hacia adelante y hacia atrás, en espacio limitado.—El aspirante, entrando por la derecha en el sentido de la marcha en una calle simulada sin salida, una vez en el interior del espacio delimitado girará a la izquierda para, posteriormente, al no poder salir en este movimiento, realizar un movimiento en marcha atrás y otro hacia adelante para salir por la derecha y en sentido contrario al de entrada.

Al realizar la maniobra no se deberá, con ninguna de las ruedas, subir al bordillo o forzarlo, ni efectuar más de un movimiento hacia atrás, ni derribar, golpear, empujar, rozar o tocar el cono.

La calle deberá simularse o delimitarse mediante bordillos. Para delimitar el sentido de la marcha (entrada y salida) de la calle, en el eje longitudinal de la misma se colocará un cono a 3 metros de la entrada, o a 2 metros de la entrada para el permiso de la clase AM.

Dimensiones de la calle simulada:

Longitud: 10 metros, como mínimo, excepto para la LVA que será de 15 metros, como mínimo y 7 metros para el permiso de la clase AM.

Anchura: 75%, como mínimo, del diámetro de giro del vehículo, excepto para la LVA que será del 95%, como mínimo, y 5 metros para el permiso de la clase AM.

l) Estacionamiento y salida del espacio ocupado al estacionar (en línea, oblicuo o perpendicular), utilizando las marchas hacia delante y hacia atrás, en llano o en pendiente ascendente o descendente.—Rebasado el espacio destinado al estacionamiento con la parte posterior del vehículo o conjunto de vehículos, el aspirante detendrá aquél, situándolo paralelamente al bordillo. A continuación, iniciará la maniobra circulando marcha atrás sin brusquedades, ni movimientos de la dirección con el vehículo inmovilizado para situar el mismo dentro del espacio destinado al estacionamiento. El número máximo de movimientos para estacionar serán tres. Se entenderá por movimiento cada vez que se cambie el sentido del desplazamiento.

En el estacionamiento en línea, el vehículo o conjunto de vehículos deberá quedar situado paralelo al bordillo y de forma que la parte exterior de la banda de rodadura de los neumáticos del lado en que se ha estacionado, con respecto al bordillo, no sea superior a 0,30 metros.

En el caso de estacionamiento en oblicuo o perpendicular, el vehículo o conjunto de vehículos deberá quedar centrado en el espacio delimitado y sensiblemente paralelo con respecto a los límites laterales, dejando con ellos espacio suficiente para que puedan abrirse las puertas para permitir bajar y subir al vehículo.

Finalizado el estacionamiento, saldrá del mismo con un máximo de tres movimientos.

Al entrar o al salir del estacionamiento no se deberá, con ninguna de las ruedas, subir al bordillo ni forzarlo, pisar o rebasar, en su caso, las marcas que delimiten la anchura de la calzada, así como derribar, golpear, empujar, rozar o tocar las vallas o elementos que delimiten el espacio para estacionar.

Para simular y delimitar el espacio destinado a estacionamiento entre vehículos se podrán utilizar vallas u otros elementos adecuados.

Dimensiones del espacio de estacionamiento:

Estacionamiento en línea:

La longitud será, como mínimo, vez y media el largo del vehículo. La medida de referencia para el permiso de la clase AM será de 5 metros.

La anchura del estacionamiento será de 2 metros.

Estacionamiento en oblicuo o perpendicular:

La longitud será, como mínimo, el largo del vehículo.

La anchura será de 2,50 metros.

Anchura de la calzada para realizar la prueba:

Estacionamiento en línea:

La anchura será de 6 metros al menos, delimitado por un bordillo fijo en el lado de la calzada en que la maniobra tenga lugar, debiendo existir a partir del mismo, una acera o espacio, de al menos 1 metro de ancho.

Estacionamiento en oblicuo o perpendicular:

La anchura será dos veces la longitud del vehículo.

Desnivel máximo de la pendiente: 10%.

J) Frenado para detener el vehículo con precisión utilizando, si es necesario, la capacidad máxima de frenado de aquél.—El aspirante, circulando a velocidad no inferior a 30 kilómetros por hora, detendrá el vehículo a la orden del examinador, utilizando, si fuera necesario, la máxima capacidad de frenado de aquél.

El aspirante comprobará por los espejos retrovisores que puede efectuar la detención en condiciones de seguridad, mantendrá la trayectoria del vehículo e inmovilizará el mismo sin calar el motor.

K) Estacionamiento seguro para cargar o descargar en una rampa o plataforma de carga o instalación similar.—El aspirante deberá situar el vehículo o conjunto de vehículos centrado y perpendicular a una rampa, plataforma de carga o instalación similar y a una distancia mínima de éstas de 10 metros, contados desde la parte posterior de la caja del vehículo. A continuación, partiendo de la situación del vehículo en reposo, dará marcha atrás hasta aproximar la parte posterior a la rampa, plataforma o instalación similar, dejando la caja o compartimento de carga centrada y a una distancia no superior a 0,60 metros de aquéllos y sin tocarlos.

Durante la realización de la maniobra hacia atrás para aproximar el vehículo a la rampa, plataforma o instalación similar, el aspirante podrá descender una vez para efectuar las comprobaciones que precise.

La rampa, plataforma de carga o instalación similar se podrá simular utilizando vallas u otros elementos similares.

Dimensiones de la rampa, plataforma de carga o instalación similar.

Anchura: 3,50 metros.

Altura: 1,20 metros.

Dimensiones de la calle.

Longitud: 25 metros como mínimo.

Anchura: 6 metros como mínimo.

L) Estacionar para dejar que los pasajeros entren y salgan con seguridad.—Durante el desarrollo de la prueba, el aspirante deberá realizar un estacionamiento en el lado derecho, dejando el vehículo paralelo y a 20 centímetros como máximo del bordillo y de manera que ningún obstáculo impida a los pasajeros subir y bajar con seguridad cuando accione el mando de apertura de la puerta posterior; a continuación procederá a cerrar la puerta y salir del estacionamiento. El número máximo de movimientos tanto para estacionar como para salir será uno. Esta maniobra no se realizará nunca marcha atrás.

Dimensiones de la calle simulada.

Anchura: 6 metros como mínimo.

Dimensiones del estacionamiento.

Separación lateral al iniciar la maniobra: 1,20 metros.

Longitud: El doble de la longitud del vehículo o conjunto de vehículos a estacionar, como mínimo.

Espacio libre de obstáculos para que los pasajeros suban y bajen con seguridad: 1,50 metros

M) Acoplamiento y desacoplamiento del remolque.—Después de inmovilizar adecuadamente el conjunto, el aspirante procederá a desacoplar y desenganchar el remolque o semirremolque, dejando el vehículo tractor al lado del remolque (es decir, no en línea). El remolque o el semirremolque deberá quedar debidamente inmovilizado y el semirremolque apoyado sobre sus soportes.

El aspirante circulará con el vehículo tractor hacia adelante para situarse de nuevo delante del remolque o semirremolque, a una distancia de diez metros como mínimo.

Situado el vehículo tractor conforme se indica en el párrafo anterior, el aspirante dará marcha atrás aproximándolo al remolque o al semirremolque hasta efectuar el acoplamiento y enganche, así como la conexión de los demás elementos de unión, tales como el cable de los sistemas de alumbrado y señalización óptica y cuantos elementos de seguridad disponga el conjunto, para su correcta puesta en orden de marcha. Efectuada la conexión, según proceda, retirará los calzos, si los hubiera utilizado, colocándolos en lugar adecuado, y recogerá los soportes del semirremolque.

Durante la realización de la marcha hacia atrás para efectuar el acoplamiento y enganche, el aspirante podrá descender una vez del vehículo tractor para efectuar las comprobaciones que precise y poder realizar el enganche adecuadamente, pudiendo, en el caso de remolque o semirremolque con enganche no automático, orientar la lanza manualmente.

N) Estacionamiento seguro para cargar o descargar.—Para la ejecución de la prueba, el conjunto de vehículos deberá situarse centrado y perpendicular a un bordillo, a una distancia mínima de éste de 10 metros, contados desde la parte posterior del remolque. A continuación, partiendo de la situación del conjunto en reposo, el aspirante dará marcha atrás hasta aproximar la parte posterior del conjunto al bordillo, dejando el remolque centrado y con su extremo posterior a una distancia no superior a 0,30 metros de aquél, y sin sobrepasar el mismo en más de 0,20 metros.

Durante la realización de la maniobra hacia atrás para aproximar el conjunto al bordillo, el aspirante podrá efectuar un movimiento de rectificación hacia delante.

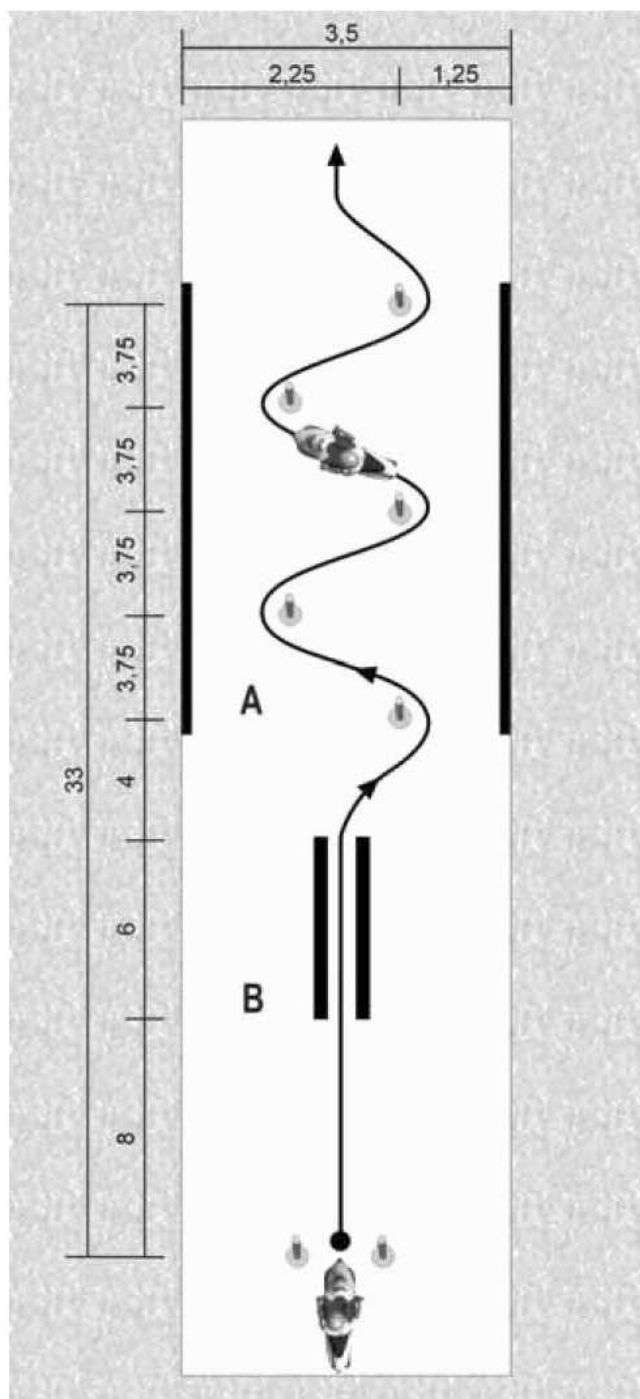
Dimensiones de la calle.

Longitud: 25 metros como mínimo.

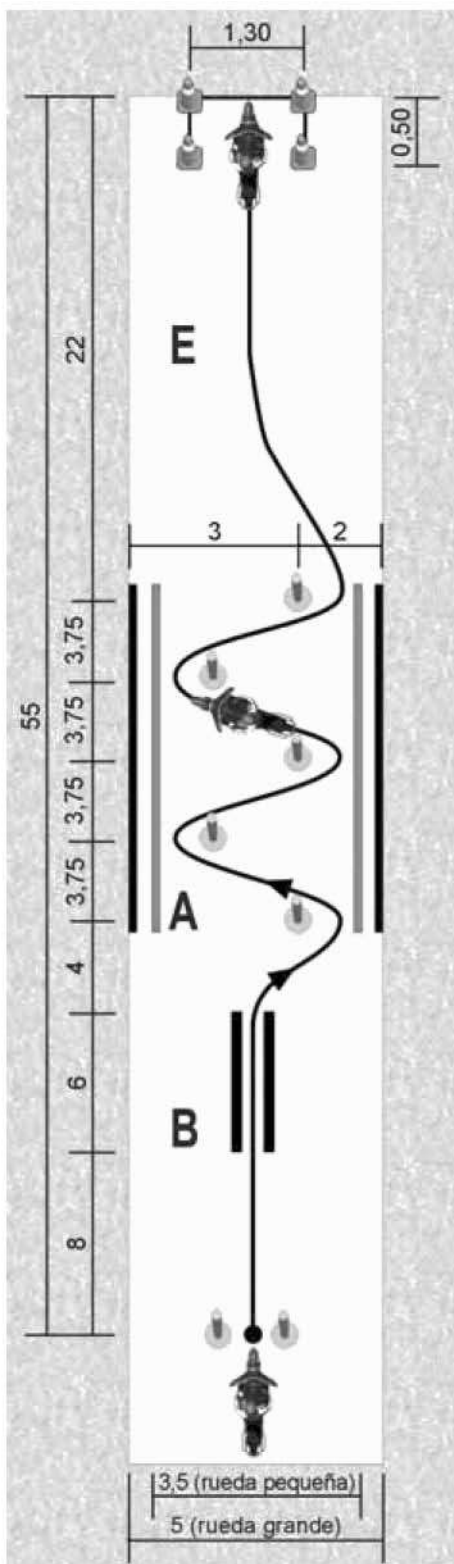
Anchura: 6 metros como mínimo.

5. Presentación gráfica de las maniobras a realizar en la prueba de control de aptitudes y comportamiento en circuito cerrado (cotas expresadas en metros).

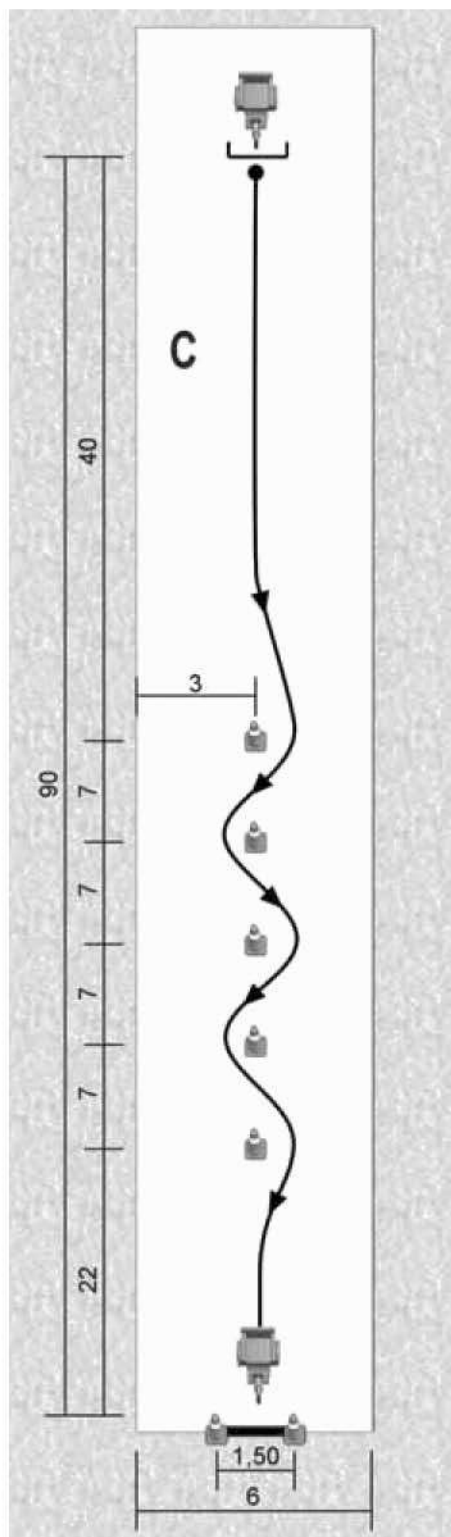
Maniobras A) y B)
Permiso de la clase AM



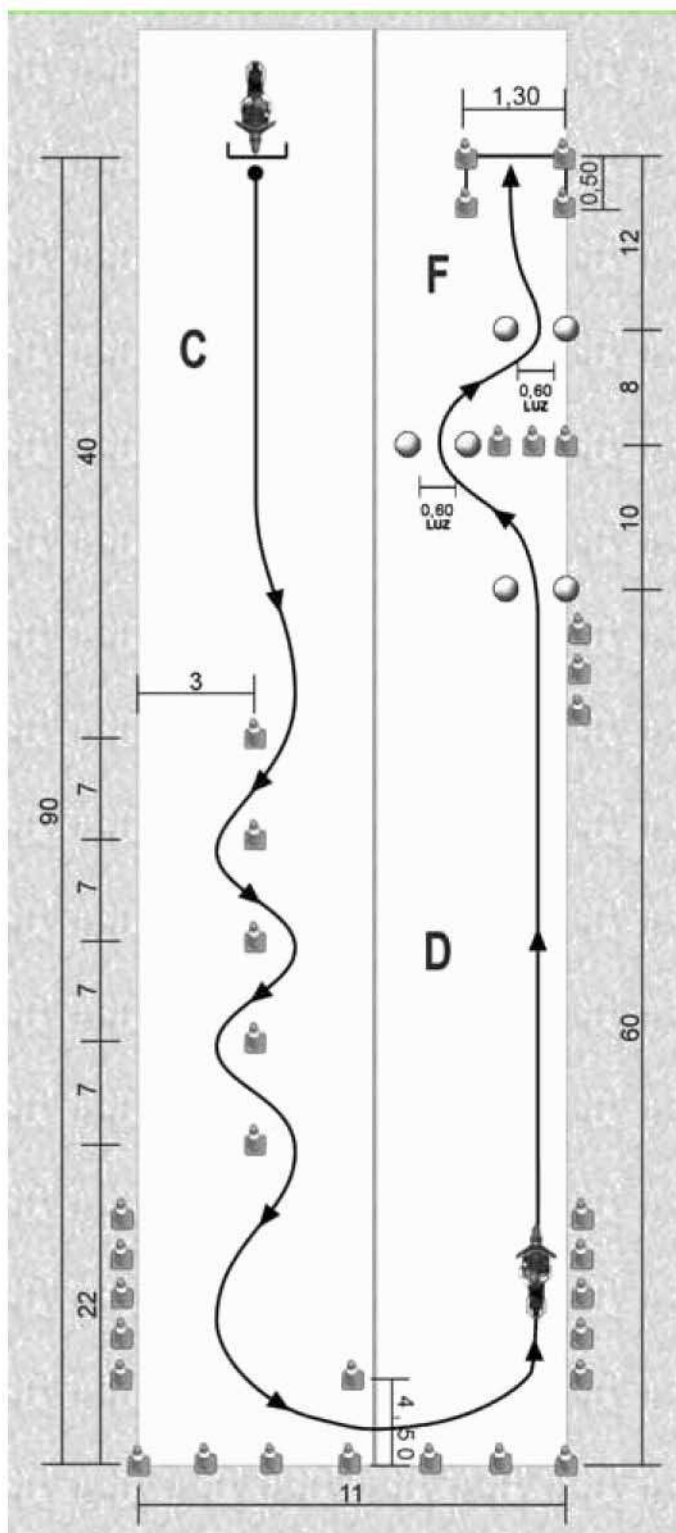
Maniobras A), B) y E)
Permiso de las clases A1 y A2



Maniobra C)
Zig zag entre conos para las LCM

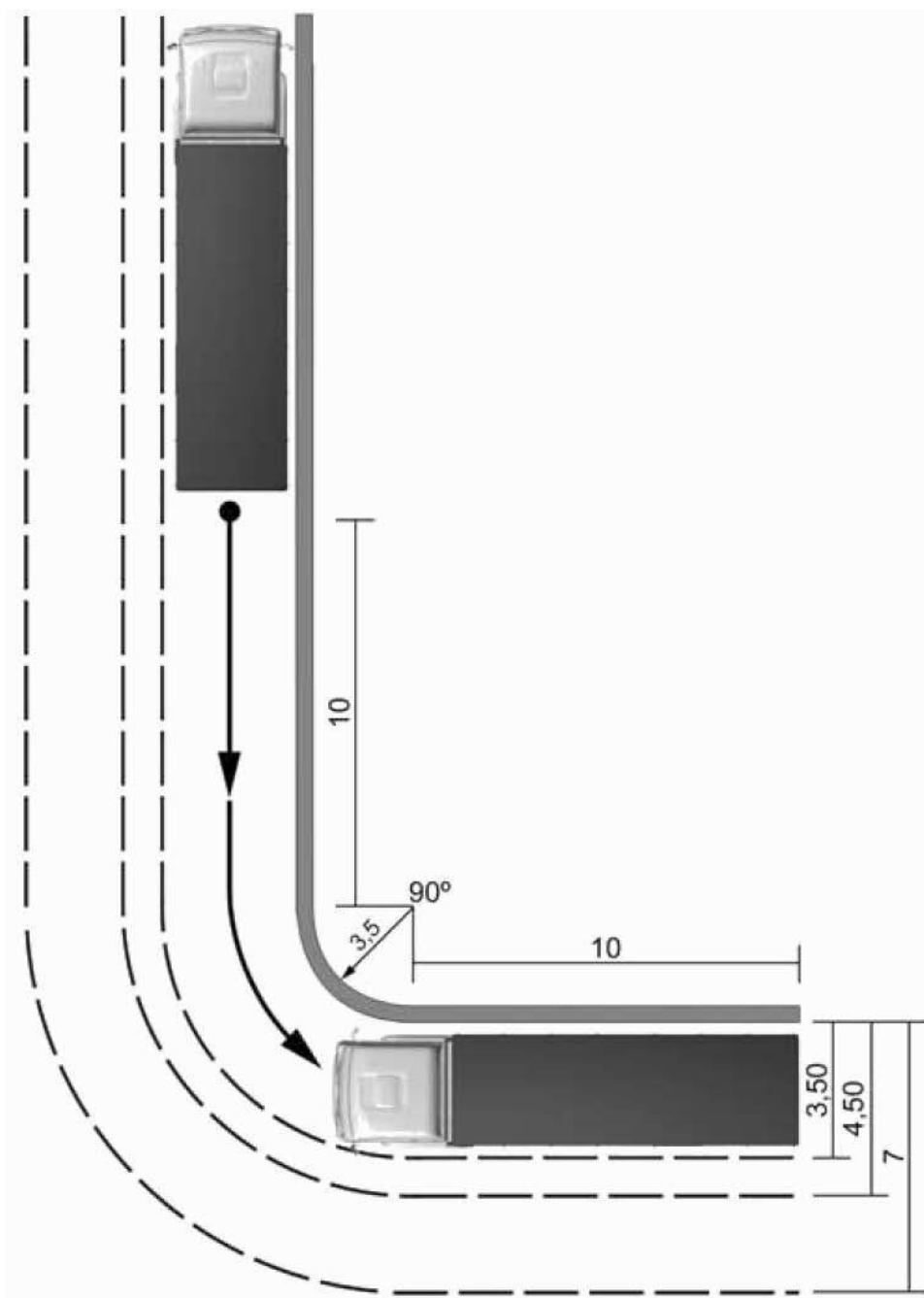


Maniobras C), D) y F)
Permiso de las clases A1 y A2



Maniobra G)

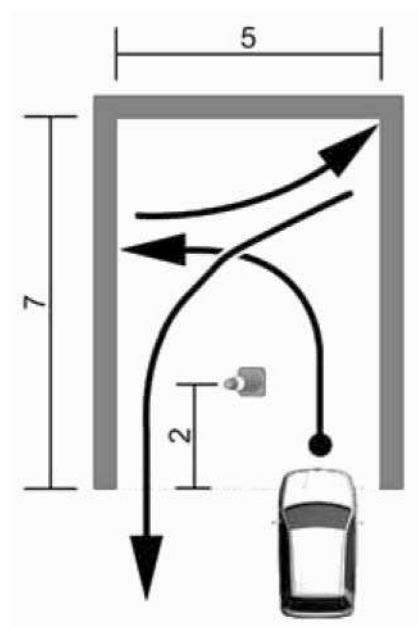
Marcha atrás en recta y curva efectuando un recorrido en marcha atrás, manteniendo una trayectoria rectilínea y utilizando la vía de circulación adaptada para girar a la derecha o a la izquierda en una esquina



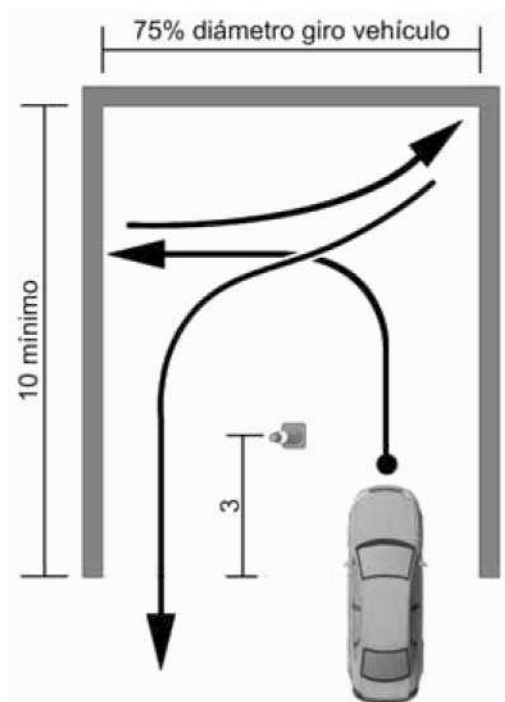
Maniobra H)

Cambio de sentido de la marcha utilizando las velocidades hacia delante y hacia atrás, en espacio limitado

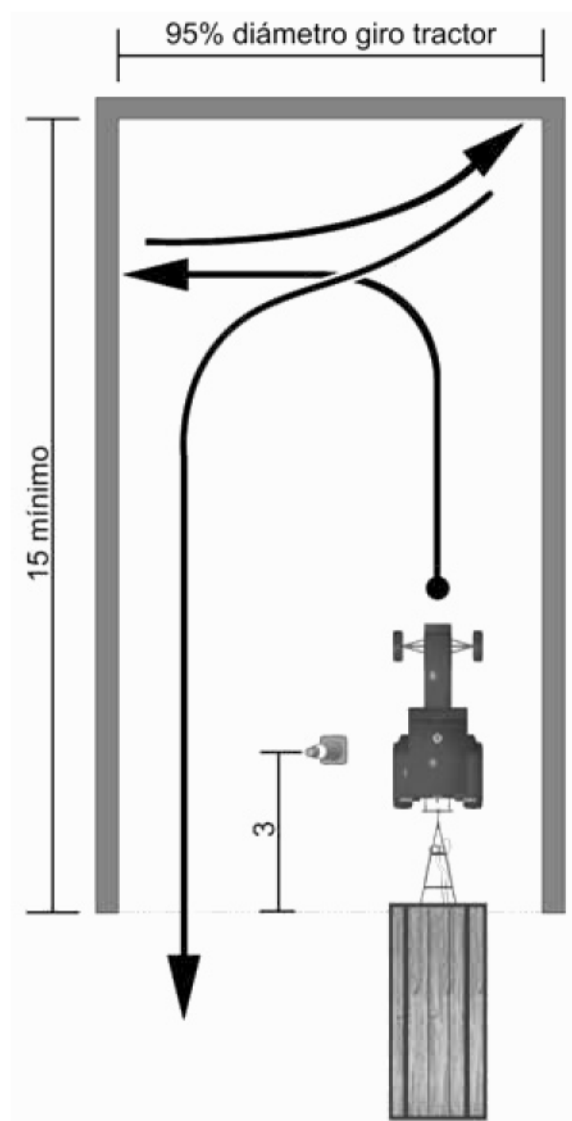
Para el permiso de la clase AM



Para las demás clases de permiso



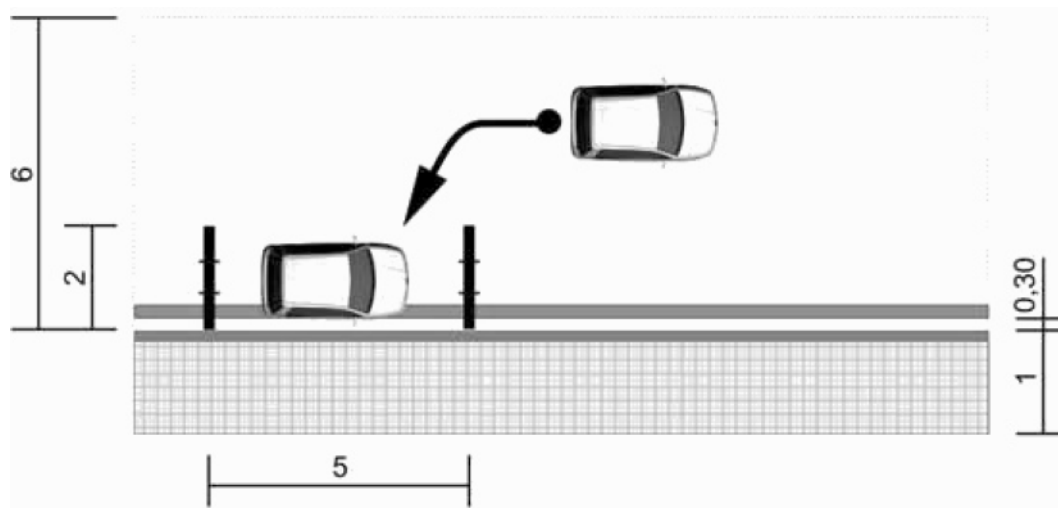
Para las LVA



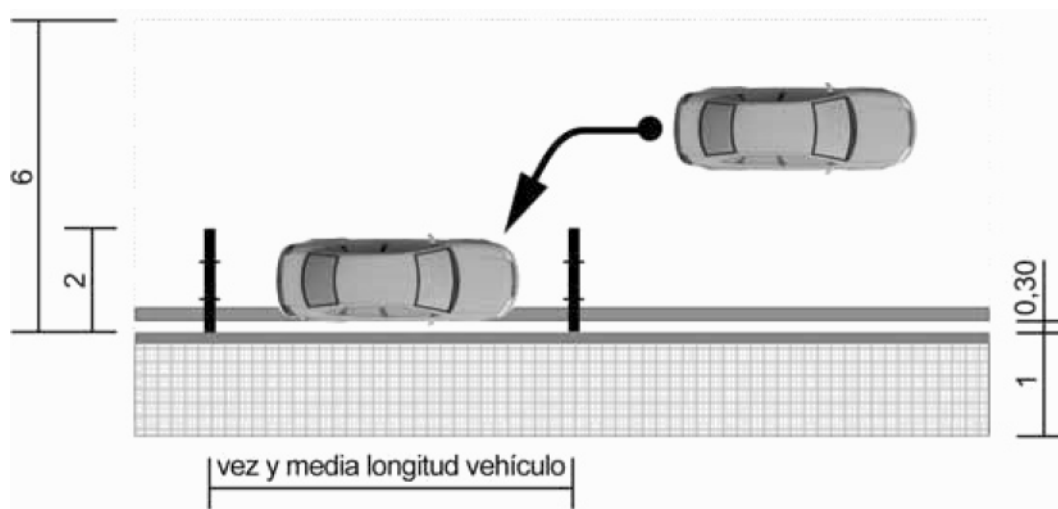
Maniobra I)

Estacionamiento y salida del espacio ocupado al estacionar (en línea, oblicuo o perpendicular), utilizando las marchas hacia delante y hacia atrás, en llano o en pendiente ascendente o descendente

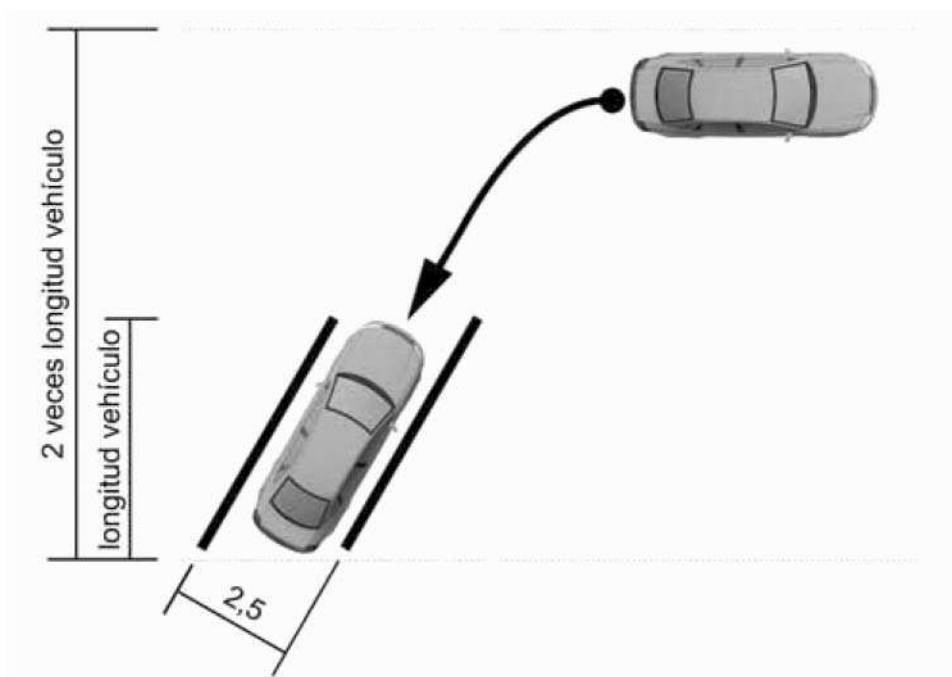
Para el permiso de la clase AM (en línea)



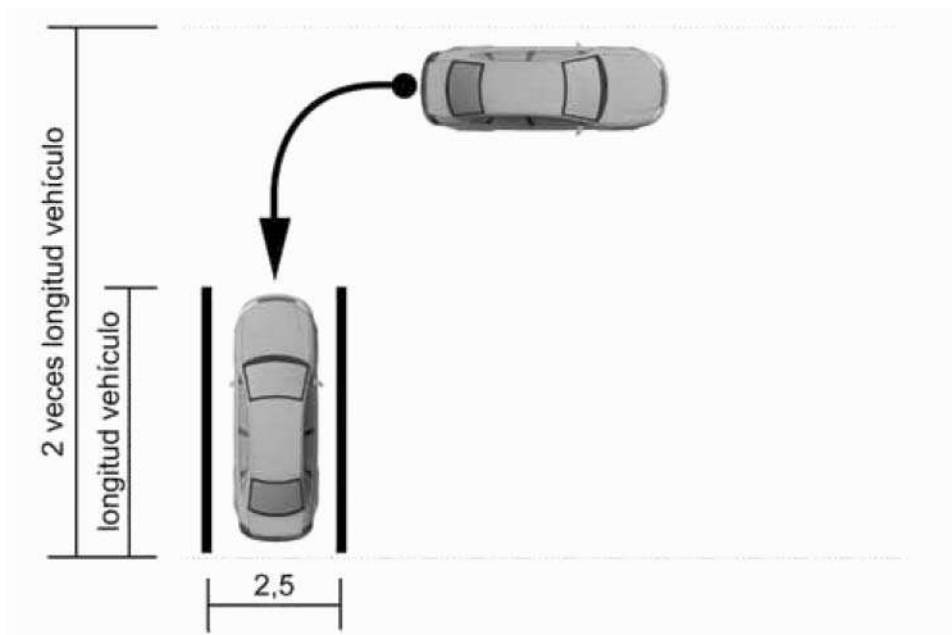
Para las demás clases de permiso
(en línea)



(en oblicuo)

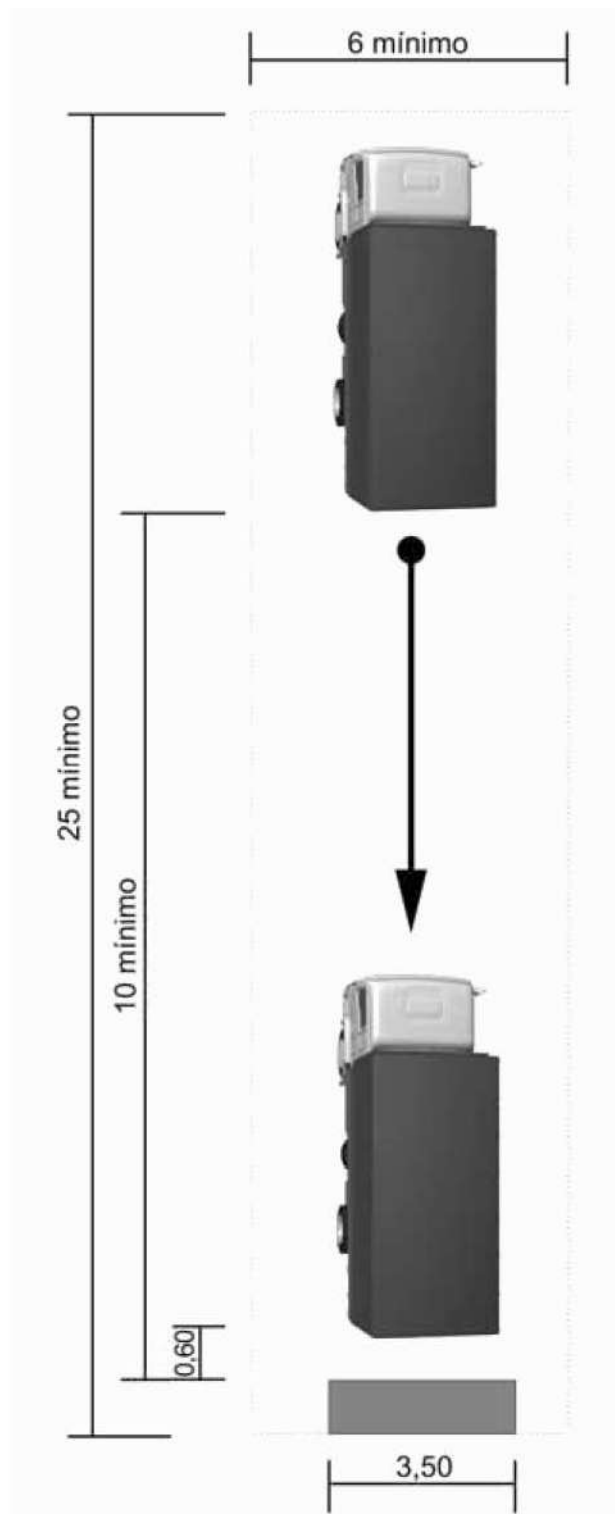


(en perpendicular)

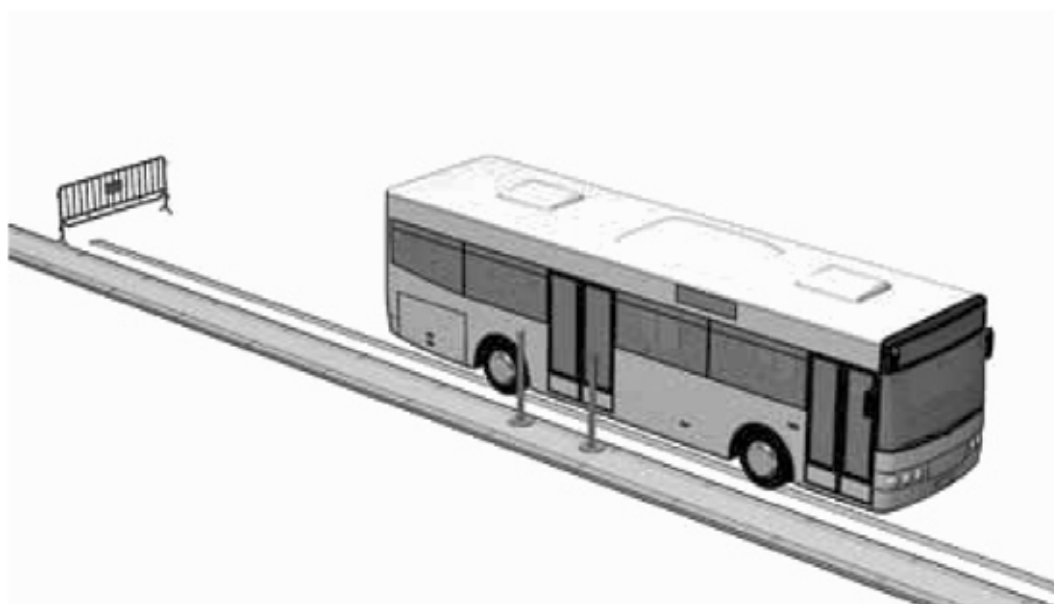
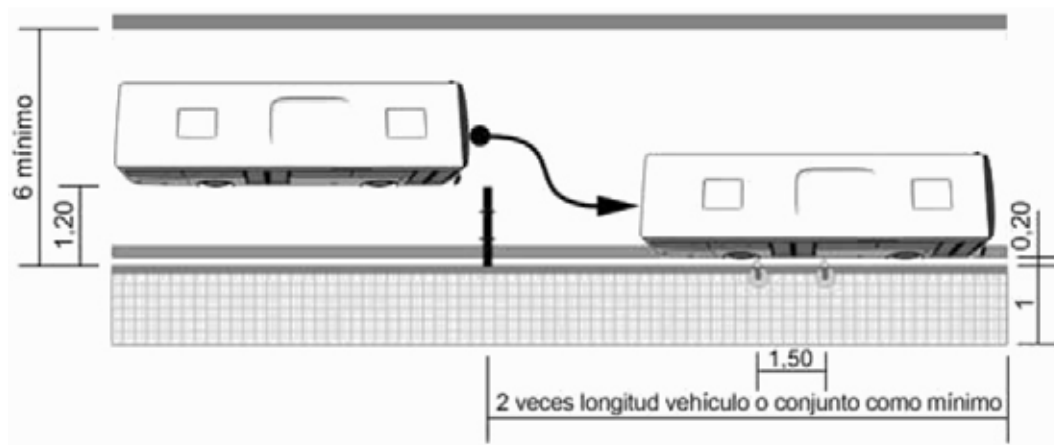


Maniobra K)

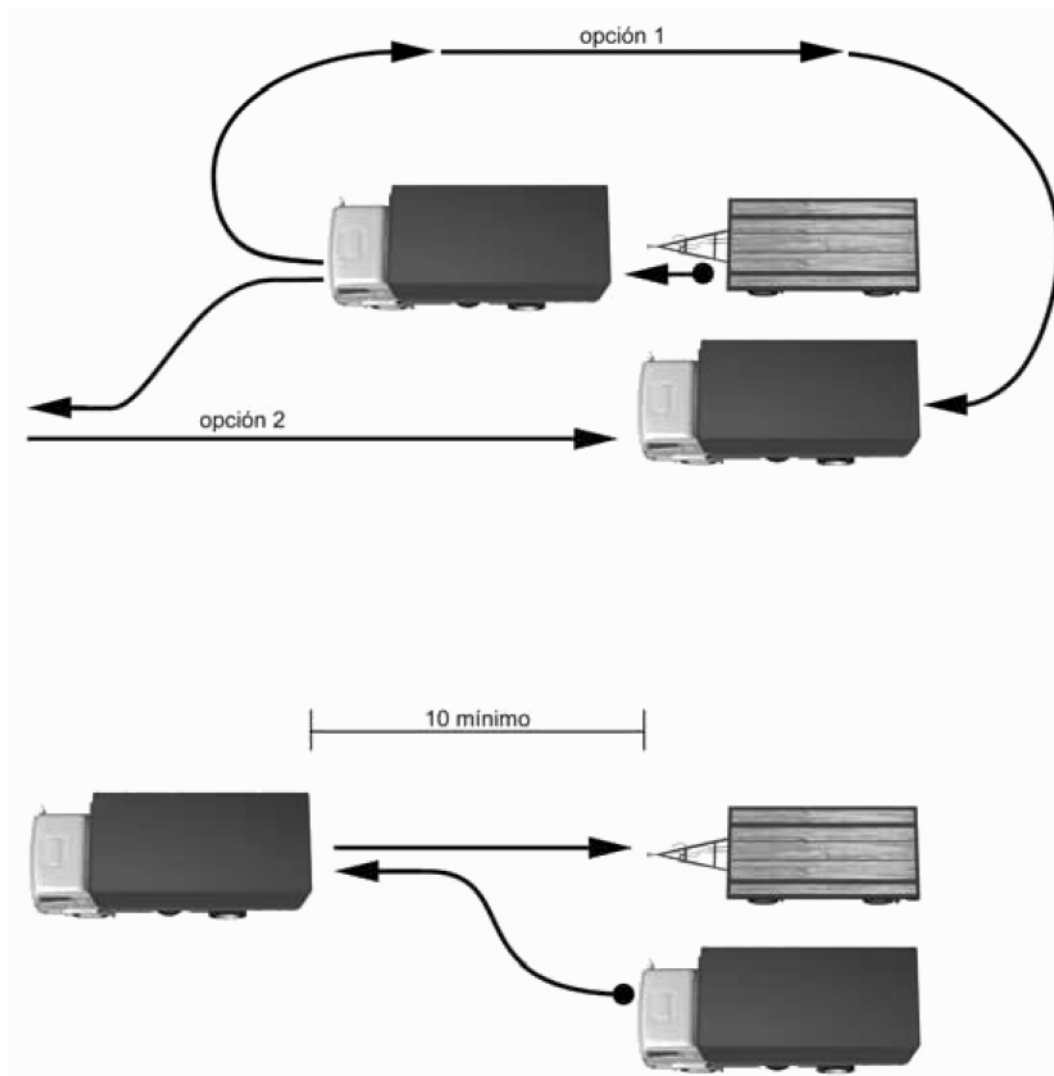
Estacionamiento seguro para cargar o descargar en una rampa o plataforma de carga o instalación similar



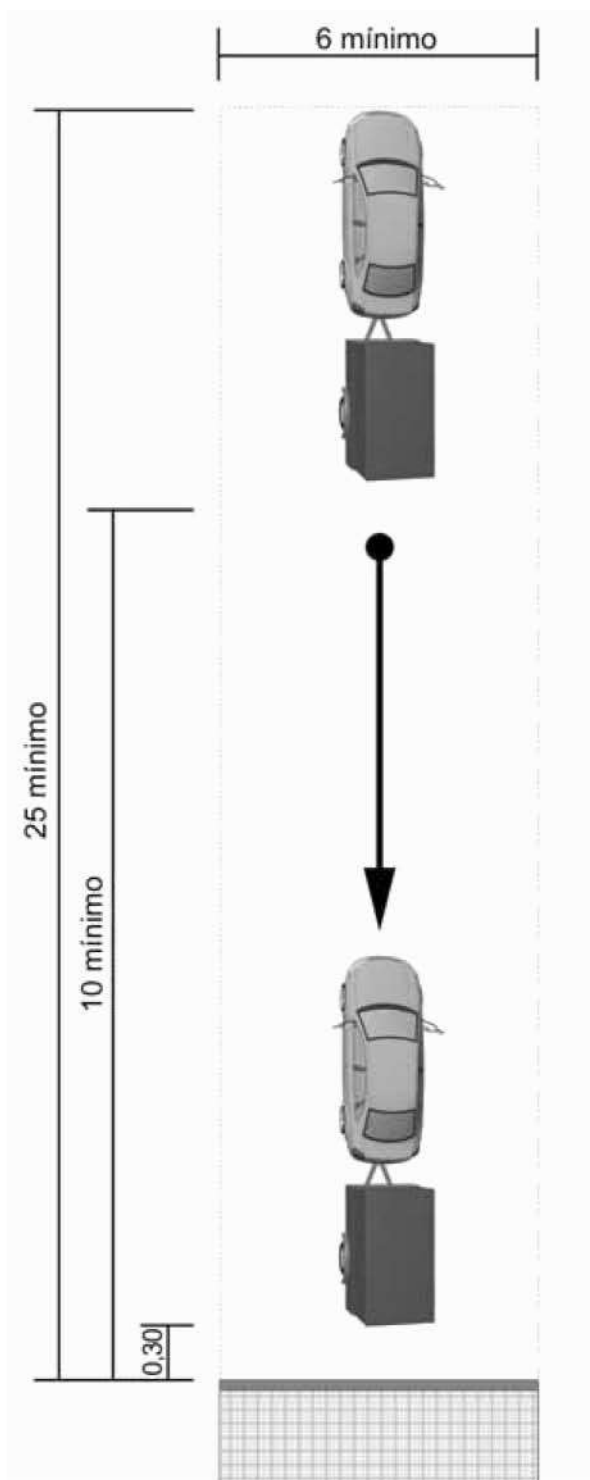
Maniobra L)
Estacionar para dejar que los pasajeros entren y salgan con seguridad



Maniobra M)
Acoplamiento y desacoplamiento del remolque



Maniobra N)
Estacionamiento seguro para cargar o descargar



6. Formación práctica y aprendizaje para la obtención del permiso de las clases A1 y A2.—De acuerdo con lo establecido en el artículo 55.4, una vez superada la prueba de control de aptitudes y comportamientos en circuito cerrado, se le otorgará al aspirante, por la Jefatura Provincial de Tráfico, una autorización administrativa que le faculte para completar su formación práctica y realizar el aprendizaje en vías abiertas al tráfico general.

Esta formación 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.

En dicha autorización, que tendrá un período de vigencia de seis meses, constarán, al menos, los datos de la escuela, el aspirante, el profesor y la matrícula de la motocicleta a utilizar, así como las fechas de expedición y vigencia.

El aspirante deberá llevar consigo la autorización durante la realización del aprendizaje y de la prueba de control de aptitudes y comportamientos en circulación en vías abiertas al tráfico general y deberá exhibirla cuando sea requerido por la autoridad o sus agentes o por los funcionarios de la Jefatura Provincial de Tráfico. Si no lo hiciera, no podrá realizar el aprendizaje ni la prueba ni el profesor impartirle la enseñanza o acompañarle durante dicha prueba.

Durante la formación, el profesor que imparta las enseñanzas prácticas de conducción y circulación dirigirá el aprendizaje desde una motocicleta o un turismo conducido por él mismo que circulará próximo a la motocicleta desde el que dará al alumno las instrucciones precisas por medio de un intercomunicador bidireccional (transmisor-receptor) constituido por un micrófono y un altavoz manos libres que le permita una eficaz comunicación oral con aquél. Tanto el profesor como la motocicleta y el vehículo de acompañamiento deberán estar dados de alta en la escuela o sección en la que el aspirante realice el aprendizaje. No será necesario que el vehículo de acompañamiento esté dotado de dobles mandos.

Durante la realización del aprendizaje el aspirante deberá llevar un chaleco reflectante homologado en el que figure estampada o impresa la señal V-14 prevista en el anexo XI del Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, que deberá ser visible por los usuarios que circulen por detrás.

7. Desarrollo de la prueba de control de aptitudes y comportamientos en circulación en vías abiertas al tráfico general.—De acuerdo con lo establecido en el artículo 43.6, el desarrollo de la prueba se ajustará a las prescripciones siguientes:

1. Durante la realización de la prueba irá al doble mando del vehículo el profesor o el acompañante que, legalmente autorizado al efecto para conducir el vehículo de que se trate, haya impartido al aspirante la enseñanza práctica de conducción y circulación durante el aprendizaje, excepto cuando se trate de solicitantes de permiso que autoriza a conducir motocicletas.

2. El profesor será el responsable de la seguridad de la circulación, por lo que se abstendrá de realizar cualquier acción que pueda distraer su atención, la del aspirante o la del funcionario encargado de calificar la prueba.

Deberá prestar la colaboración debida al examinador y no deberá intervenir en el desarrollo de la prueba, ya sea dando instrucciones con signos, gestos, palabras o de cualquier otra forma, o ejerciendo acción directa sobre los mandos del vehículo, salvo en caso de emergencia, errores o comportamientos peligrosos del aspirante que impliquen inobservancia de normas o señales reguladoras de la circulación o cuestiones de seguridad vial que amenacen la seguridad de la circulación, del vehículo, sus ocupantes u otros usuarios de la vía.

Si lo hiciera, aunque sea debido a una situación en que está obligado a intervenir, el examinador interrumpirá y suspenderá la prueba tan pronto como las circunstancias del tráfico o de la vía lo permitan y el aspirante, salvo que la intervención fuera claramente innecesaria, será declarado no apto en la convocatoria de que se trate.

3. Durante la realización de la prueba, el examinador encargado de calificarla será el único que dé las instrucciones precisas para su desarrollo y deberá prestar especial atención al hecho de si los aspirantes muestran soltura en el manejo de los mandos del vehículo, dominio para introducirse en la circulación con seguridad y un comportamiento prudente y cortés. Éste es un reflejo de la forma de conducir considerada en su globalidad, que el examinador debe tener en cuenta para hacerse una idea general de la preparación del aspirante.

Será un criterio positivo a valorar una conducción flexible y dispuesta, aparte de segura, que tenga en cuenta las condiciones meteorológicas y de la vía pública, de los demás vehículos, los intereses de los demás usuarios de aquélla, especialmente de los más vulnerables, así como la capacidad de anticipación del aspirante.

4. El examinador también analizará del aspirante los siguientes aspectos:

a) La inclinación para girar, los giros en U y la conservación del equilibrio a diferentes velocidades (clases A1 y A2).

b) Control del vehículo, teniendo en cuenta: la correcta utilización de los cinturones de seguridad, los retrovisores, los reposacabezas, el asiento; el manejo correcto de las luces y demás equipos; el manejo correcto del embrague, la caja de cambios, el acelerador, los sistemas de frenado, la dirección; el control del vehículo en diferentes circunstancias, a distintas velocidades; la estabilidad en carretera; la masa, las dimensiones y características del vehículo; la masa y tipo de carga (clases B + E, C1, C1 + E, C, C + E, D1 + E y D + E únicamente); comodidad de los pasajeros (clases D1, D1 + E, D, y D + E únicamente), sin aceleraciones bruscas, suavidad en la conducción o ausencia de frenazos.

c) Conducción económica y no perjudicial para el medio ambiente, teniendo en cuenta las revoluciones por minuto, el cambio de marchas, la utilización de frenos y acelerador (clases B + E, C1, C1 + E, C, C + E, D1, D1 + E, D y D + E, únicamente).

d) Capacidad de observación: observación panorámica; utilización correcta de los espejos; visión a lo lejos, mediana, cercana.

e) Incorporación a la circulación: observación, señalización y ejecución.

f) Prioridades/ceda el paso: prioridad en intersecciones; ceda el paso en otras ocasiones, especialmente al cambiar de dirección, al cambiar de carril, en maniobras especiales.

g) Posición correcta en la vía: posición correcta en la calzada, en los carriles, en las glorietas, en las curvas, posición apropiada teniendo en cuenta el tipo y características del vehículo; preposicionamiento.

h) Distancias: la distancia adecuada de separación frontal y lateral y la distancia adecuada de los demás usuarios de la vía pública.

i) Velocidad: no superior a la autorizada; adecuación de la velocidad a las condiciones meteorológicas y del tráfico y, cuando proceda, a los límites establecidos; conducción a una velocidad a la que siempre sea posible detenerse en el tramo visible y libre; adecuación de la velocidad a la de los demás usuarios del mismo tipo.

j) Adelantamientos: visibilidad, posición, velocidad, distancias, finalización de la maniobra.

k) Semáforos, señales de tráfico y otros factores: actuación correcta ante los semáforos; observancia de las indicaciones de los agentes o, en su caso, de otros encargados de controlar el tráfico; comportamiento correcto ante las señales de tráfico (prohibiciones u obligaciones); respeto de las señales en la calzada.

l) Indicaciones y advertencias: uso de las señales oportunas cuando sea necesario, correctamente y en su momento; reaccionar de forma apropiada ante las señales emitidas por otros usuarios de la vía.

m) Frenado y detención: desaceleración a su momento, frenado y detención acordes con las circunstancias; capacidad de anticipación; utilización de varios sistemas de frenado (únicamente para las clases C, C + E, D, D + E); utilización de sistemas de reducción de la velocidad diferentes de los frenos (únicamente para las clases C, C + E, D, D + E).

5. El aspirante al permiso de las clases A1 y A2 realizará la prueba conduciendo sin acompañante una motocicleta de las características establecidas en el anexo VII y deberá llevar un chaleco reflectante homologado en el que figure estampada o impresa la señal V-14 prevista en el anexo XI del Reglamento General de Vehículos que deberá ser visible por los usuarios que circulen detrás.

El examinador dirigirá la prueba desde un automóvil de turismo adscrito a la escuela o sección en la que el interesado haya realizado el aprendizaje, el cual circulará próximo a la motocicleta e irá conducido por el profesor autorizado que durante el aprendizaje haya impartido al alumno la enseñanza práctica en vías abiertas al tráfico general. Desde éste dará las instrucciones precisas al aspirante por medio de un intercomunicador bidireccional (transmisor-receptor) constituido por un micrófono y un altavoz manos libres que permita una eficaz comunicación oral entre ambos y cuyo uso esté autorizado por la Jefatura Provincial de Tráfico.

D) Pruebas de control de conocimientos sobre formación práctica y ejercicios prácticos para obtener la autorización especial que habilite para conducir vehículos que transporten mercancías peligrosas

1. Número de preguntas.—El número de preguntas planteadas en las pruebas de control de conocimientos sobre formación teórica será:

a) en la prueba común de control de conocimientos un mínimo de 25 preguntas y un máximo de 70.

b) en cada una de las pruebas de control de conocimientos específicas, así como para el examen de cada formación de reciclaje, un mínimo de 15 y un máximo de 40.

2. Duración de las pruebas.—El tiempo destinado a la realización de las pruebas de control de conocimientos sobre formación teórica a las que se refiere el artículo 63 será de 1 minuto por pregunta. En casos especiales, debidamente justificados, se podrá ampliar dicho tiempo.

El tiempo destinado a la realización de los ejercicios prácticos a que se refieren los artículos 64 y concordantes será el necesario para que cada uno de los conductores aspirantes los realice individualmente, con eficacia y seguridad.

3. Calificación de las pruebas.—Para ser declarado apto en las pruebas de control de conocimientos a que se refiere el artículo 68, los errores permitidos no serán superiores al 10 por 100 de la puntuación total de la prueba. En el supuesto de que al aplicar dicho tanto por ciento el resultado fuera decimal se aplicará el entero inmediato superior.

En los ejercicios prácticos a que se refieren los artículos 64 y 68 será declarado no apto el aspirante que no demuestre manejar con dominio y soltura los diferentes medios, o no realice los ejercicios prácticos con la seguridad y precisión requeridas.

ANEXO VII

Vehículos a utilizar en las pruebas de control de aptitudes y comportamientos

A) Requisitos generales

Los vehículos a utilizar en la realización de las pruebas control de aptitudes y comportamientos deben cumplir las prescripciones siguientes:

1. Serán de los tipos de uso corriente, sin que se permita la utilización de dispositivos o elementos que, no siendo estrictamente de serie en la gama media del vehículo de que se trate, faciliten la realización de las maniobras, a menos que tales dispositivos puedan ser anulados o desconectados. Tampoco se permitirá el empleo de referencias añadidas que faciliten la realización de las mismas.

Estarán señalizados en la parte delantera y trasera con la señal V-14 prevista en el anexo XI del Reglamento General de Vehículos.

2. Las motocicletas y los ciclomotores estarán dotados de dos espejos retrovisores, uno a cada lado.

En el caso de las motocicletas utilizadas para la realización de la prueba de control de aptitudes y comportamientos en circulación en vías abiertas al tráfico general, cuando por las características del vehículo no fuera posible colocar la señal V-14 sin que impida o dificulte la visibilidad de alguna luz o de la placa de matrícula o sin que, por presentar bordes o aristas salientes, suponga un peligro para el aspirante y para los demás usuarios de la vía, se podrá prescindir de ella, siendo suficiente que el aspirante lleve visible, para los usuarios que circulen detrás, un chaleco reflectante homologado en el que figure estampada o impresa dicha señal.

3. Excepto los tractores agrícolas, los cuatriciclos ligeros y los remolques, estarán dotados de dos espejos retrovisores exteriores a cada lado, y de dos espejos retrovisores interiores, con el fin de que el aspirante y el profesor o acompañante dispongan de espejos independientes para observar el tráfico. Los espejos retrovisores interiores podrán ser suprimidos en los camiones y tractocamiones.

Los autobuses deberán estar provistos, además, de un espejo retrovisor interior que permita al aspirante observar y controlar desde su asiento la apertura y cierre de las puertas. Los espejos retrovisores exteriores de los autobuses, camiones y tractocamiones deberán estar dispuestos o complementados de forma que permitan a los examinadores observar el tráfico que se aproxime por ambos lados del vehículo.

4. Estarán provistos de embrague y cambio de velocidades manual.

Si el aspirante realiza la prueba de control de aptitudes y comportamientos con un vehículo sin pedal de embrague, o palanca accionada manualmente en el caso de las motocicletas, esta circunstancia se indicará en el permiso de conducción y sólo habilitará para la conducción de un vehículo de estas características.

Se entenderá por «vehículo con cambio de velocidades automático» aquel que no esté equipado con pedal de embrague, o palanca accionada manualmente en el caso de las motocicletas.

5. Los turismos, los camiones, los tractocamiones y los autobuses estarán provistos, además, de dobles mandos de freno, embrague y acelerador suficientemente eficaces y de un dispositivo acoplado a los pedales del doble mando, que deberá conectar el profesor o el acompañante al inicio de la prueba de control de aptitudes y comportamientos en circulación en vías abiertas al tráfico general y que acuse de forma eficaz cualquier utilización de dichos pedales por el profesor o acompañante mediante una señal acústica y otra óptica, de color rojo, visible en el tablero de instrumentos cuando sea accionado. Este dispositivo contará, además, con una luz adicional de color verde que permanecerá encendida cuando esté conectado. La intensidad y posición de las señales ópticas y acústicas en el tablero de instrumentos del vehículo deberá ser la adecuada, de forma tal que sean fácilmente perceptibles por el examinador.

6. Excepto los tractores agrícolas, los ciclomotores, los cuatriciclos ligeros, los vehículos para personas de movilidad reducida y los vehículos adaptados a las deficiencias de la persona que los vaya a conducir, deberán poder alcanzar en llano una velocidad de, al menos, 90 km/h las motocicletas cuya conducción autoriza el permiso de la clase A1, 100 km/h el resto de las motocicletas y los turismos y 80 km/h los restantes vehículos y conjuntos de vehículos.

7. Los remolques tendrán dos ejes, móvil el delantero y fijo el trasero, con una separación entre ambos superior a 1 metro. El eje delantero deberá tener una barra de acoplamiento, para que el movimiento de sus ruedas sea simultáneo y conjugado. El compartimento de carga, excepto para los remolques agrícolas, consistirá en una caja cerrada. La anchura y la altura de la caja serán, al menos, iguales a las de la cabina del vehículo tractor, excepto para el permiso de las clases D1 + E y D + E.

8. Los camiones y los tractocamiones tendrán en la cabina asientos homologados que puedan ser utilizados, al menos, por cuatro personas y dotados de las necesarias condiciones de seguridad y comodidad. En el caso de que hubiera más de dos asientos en línea en la parte delantera, los dobles mandos a los que se refiere el número 5 anterior

estarán instalados frente al asiento más próximo al conductor. La cabina dispondrá de ventanillas laterales que permitan la visión directa del exterior desde cualquiera de los asientos. El compartimento de carga consistirá en una caja cerrada al menos igual de ancha y de alta que la cabina.

9. Los camiones, tractocamiones y autobuses estarán equipados con frenos antibloqueo y el aparato de control regulado en el Reglamento (CEE) n.º 3821/85, de 20 de diciembre de 1985.

B) Requisitos específicos

Los vehículos, según la clase de permiso o licencia de conducción solicitados, deberán cumplir, además de las prescripciones establecidas en el apartado A), las siguientes:

1. Los camiones, remolques y semirremolques que se utilicen en la realización de las pruebas de control de aptitudes y comportamientos, deben llevar el peso total real mínimo establecido para cada uno de ellos en los números siguientes. A estos efectos, se entenderá por peso total real la masa en carga definida en el anexo IX del Reglamento General de Vehículos.

Para alcanzar el peso total real mínimo se utilizarán a modo de carga bloques de cemento, de fundición o de otro material similar que se colocarán en el compartimento de carga, correctamente estibados y sujetos, para garantizar la seguridad y evitar posibles desplazamientos, roces y ruidos. Cada bloque llevará inscrito o grabado su peso, todo ello sin perjuicio de que la Jefatura Provincial de Tráfico o los examinadores en cualquier momento puedan exigir el correspondiente justificante del pesaje, e incluso presenciar éste.

El compartimento de carga consistirá en:

- a) Una caja cerrada en la que todas sus caras rectangulares están constituidas por material rígido.
- b) Una caja cerrada en la que la plataforma o batea y el techo o cara superior son de material rígido y sus caras rectangulares laterales son de lona.
- c) Una caja en la que la plataforma o batea y al menos una parte de las caras laterales rectangulares son de material rígido y el resto cerrada mediante arillos y toldo.

2. Para el permiso de la clase AM, ciclomotores de dos ruedas, y cuatriciclos ligeros con carrocería cerrada para el de la clase AM limitado a la conducción de ciclomotores de tres ruedas y cuatriciclos ligeros.

3. Para el permiso de la clase A1, motocicletas de dos ruedas simples sin sidecar de cilindrada no inferior a 120 cm³ ni superior a 125 cm³, con una potencia máxima de 11 kW y una relación potencia/peso no superior a 0,1 kW/kg y que alcancen una velocidad de, al menos, 90 km/h.

4. Para el permiso de la clase A2, motocicletas de dos ruedas simples de, al menos 16 pulgadas, sin sidecar de cilindrada no inferior a 400 cm³, con una potencia no inferior a 25 kW ni superior a 35 kW y una relación potencia/peso no superior a 0,2 kW/kg.

5. Para el permiso de la clase B, turismos de carrocería cerrada, dos puertas en cada lateral, cuatro ruedas, longitud mínima de 3,50 metros y una masa máxima autorizada no superior a 3.500 kg. Deberán estar provistos de reposacabezas en los asientos delanteros y traseros.

Para el permiso de la clase B con autorización para conducir conjuntos de vehículos cuya masa máxima autorizada exceda de 3.500 kg sin rebasar los 4.250 kg, un conjunto formado por un turismo de las características indicadas en el párrafo anterior y un remolque de masa máxima autorizada superior a 750 kg.

6. Para el permiso de la clase BTP, un turismo de las características indicadas en el número anterior de una longitud superior a 4 metros.

7. Para el permiso de la clase B + E, un conjunto compuesto por un vehículo de turismo de las características indicadas en el número 5, o un vehículo mixto o un camión, todos ellos de longitud no inferior a 3,50 metros y masa máxima autorizada no superior a 3.500 kg, y un remolque de masa máxima autorizada no inferior a 1.000 kg, que pueda

alcanzar una velocidad de al menos 100 km/h y que no entre en la categoría B. La caja del remolque puede ser también ligeramente menos ancha que el vehículo tractor, a condición de que la visión trasera sólo sea posible utilizando los espejos retrovisores exteriores del vehículo. Su longitud, excluida la lanza o el sistema de enganche o acoplamiento, no será inferior a 2,50 metros. El peso total real mínimo del remolque será de 800 kg. Como excepción a lo dispuesto en el apartado A). 7 se podrán utilizar remolques de un sólo eje central.

8. Para el permiso de la clase C1, camiones de una masa máxima autorizada no inferior a 5.500 kg ni superior a 7.500 kg y una longitud superior a 5 metros e inferior a 7. El peso total real mínimo será de 4.500 kg.

9. Para el permiso de la clase C1 + E, un conjunto compuesto por un camión de las características establecidas en el número 8 anterior y un remolque de masa máxima autorizada no inferior a 2.500 kg y longitud, excluida la lanza o el sistema de enganche o acoplamiento, no inferior a 4 metros. La masa máxima autorizada del conjunto así formado no deberá exceder de 12.000 kg. La caja puede ser también ligeramente menos ancha que el vehículo tractor, a condición de que la visión trasera sólo sea posible utilizando los retrovisores exteriores de la cabina del vehículo tractor. El remolque deberá tener un peso total real mínimo de 800 kg.

10. Para el permiso de la clase C, camiones de masa máxima autorizada no inferior a 12.000 kg con una longitud de al menos 8 metros y una anchura de al menos 2,40 metros, equipado con una caja de cambios de al menos ocho marchas hacia delante. El peso total real mínimo será de 10.000 kg.

11. Para el permiso de la clase C + E:

a) Un vehículo articulado compuesto por un tractocamión equipado con una caja de cambios de al menos ocho marchas hacia delante y un semirremolque. El conjunto deberá tener una masa máxima autorizada no inferior a 21.000 kg, una longitud de al menos 14 metros y una anchura de al menos 2,40 metros. El peso total real mínimo del conjunto será de 15.000 kg.

b) O bien un tren de carretera compuesto por un camión de las características establecidas en el número 10 anterior y un remolque de longitud, excluida la lanza o el sistema de enganche o acoplamiento, no inferior a 7,5 metros. El conjunto deberá tener una masa máxima autorizada no inferior a 21.000 kg y una anchura de al menos 2,40 metros. El peso total real mínimo del conjunto será de 15.000 kg.

c) Tanto el remolque como el semirremolque estarán equipados con frenos antibloqueo.

12. Para el permiso de la clase D1, autobuses de la categoría D1 de masa máxima autorizada no inferior a 4.000 kg y longitud no inferior a 5,50 metros, cuyo número de asientos, incluido el del conductor, no exceda de 17.

13. Para el permiso de la clase D1 + E, un conjunto compuesto por un autobús de las características indicadas en el número 12 anterior y un remolque de masa máxima autorizada no inferior a 2.500 kg, con al menos 2 metros de ancho y 2 metros de alto, y longitud, excluida la lanza o sistema de enganche o acoplamiento, no inferior a 4 metros.

El compartimento de carga del remolque tendrá al menos 2 metros de ancho y 2 metros de alto. La masa máxima autorizada del conjunto no deberá exceder de 12.000 kg y el peso total real mínimo del remolque será de 800 kg.

14. Para el permiso de la clase D, autobuses de la categoría D de longitud no inferior a 10 metros y anchura no inferior a 2,40 metros.

15. Para el permiso de la clase D + E, un conjunto compuesto por un autobús de las características establecidas en el número 14 anterior y un remolque de masa máxima autorizada no inferior a 2.500 kg, anchura no inferior a 2,40 metros y longitud, excluida la lanza o sistema de enganche o acoplamiento, no inferior a 4 metros. El compartimento de carga del remolque tendrá al menos 2 metros de ancho y 2 metros de alto y el peso total real mínimo del remolque será de 800 kg.

16. Para la licencia de conducción a que se refiere el artículo 6.1.párrafo a) se utilizará el correspondiente vehículo para personas de movilidad reducida.

17. Para la licencia de conducción que autorice a conducir los vehículos especiales agrícolas autopulsados a que se refiere el artículo 6.1.b) se utilizará un conjunto compuesto por un tractor agrícola de ruedas, que tenga una masa en vacío superior a 1.000 kg y una longitud mínima de 3 metros, y un remolque agrícola de anchura no inferior a 2 metros, longitud, excluida la lanza, no inferior a 4 metros y una masa máxima autorizada superior a 750 kg.

18. Como excepción a lo dispuesto en el apartado A). 4, para el permiso de las clases AM y A1 se podrán utilizar vehículos con cambio automático.

19. Como excepción a lo dispuesto en el apartado A). 7, para el permiso de las clases C1 + E, D1 + E y D + E, se podrán utilizar remolques de ejes centrales fijos.

ANEXO VIII

Personal examinador encargado de calificar las pruebas de control de aptitudes y comportamientos

A) Condiciones que debe reunir el personal examinador

El personal examinador, encargado de calificar las pruebas de control de aptitudes y comportamientos para la obtención de permisos y licencias de conducción, tanto en circuito cerrado como de circulación en vías abiertas al tráfico general, deberá reunir las siguientes condiciones:

1. Preparación: Deberá poseer la preparación adecuada para evaluar la capacidad del aspirante que pretende obtener la clase de permiso de conducción para la que se lleva a cabo la prueba.

2. Conocimientos y capacidad de comprensión sobre la conducción y su evaluación:

Deberá poseer los conocimientos, la capacidad de comprensión de la conducción, así como de su evaluación, referidos a las siguientes materias:

Teoría del comportamiento del conductor.

Percepción del riesgo y formas de evitar los accidentes.

Manual de base para la calificación de las pruebas de control de aptitudes y comportamientos.

Requisitos del examen de conducción.

Legislación en materia de tráfico, circulación y seguridad vial, así como criterios para su interpretación.

Teoría y técnicas de evaluación.

Técnica y física de los vehículos.

Conducción defensiva.

Conducción económica.

3. Capacidad de evaluación:

Deberá poseer la capacidad para observar con precisión y evaluar el conjunto de las actuaciones del aspirante y, en particular, si éste:

Reconoce de manera correcta y completa las situaciones peligrosas.

Establece una relación adecuada entre la causa y los efectos de las situaciones peligrosas.

Demuestra sus aptitudes y reconoce los errores cometidos.

Es capaz de realizar una evaluación coherente y objetiva de las situaciones anteriores.

Deberá, además, ser capaz de asimilar con rapidez la información, de seleccionar los aspectos esenciales, de prever y determinar los problemas potenciales y de desarrollar estrategias para solucionarlos, así como de reaccionar a tiempo y de forma constructiva.

4. Capacidad de conducción personal:

Deberá estar habilitado para la conducción del tipo de automóviles a los que autoriza la clase de permiso de conducción a la que el aspirante desea acceder.

5. Calidad del servicio:

Durante el desarrollo de las pruebas, el examinador deberá:

Tratar al aspirante de manera respetuosa y no discriminatoria.

Dar explicaciones claras sobre el resultado de la prueba.

Dar las instrucciones precisas, con claridad, utilizando un lenguaje que sea fácilmente comprensible para el aspirante.

B) Requisitos que debe reunir el personal examinador

Además de las condiciones señaladas anteriormente, el personal examinador deberá reunir los requisitos siguientes:

1. Para el permiso de conducción de la clase B:

Ser titular del permiso de la clase B con, al menos, tres años de antigüedad.

Tener, como mínimo, veintitrés años de edad.

Haber terminado con éxito la cualificación inicial establecida en el apartado C), y seguir posteriormente los programas de garantía de calidad y de formación periódica establecidos en el apartado D).

Poseer el título de bachiller o equivalente o de formación profesional de segundo grado.

No trabajar simultáneamente como profesor en una escuela particular de conductores o prestar servicio alguno a título lucrativo en ésta.

2. Para el permiso de conducción de las clases restantes:

Ser titular de un permiso de conducción de igual clase o poseer conocimientos equivalentes mediante la adecuada cualificación profesional.

Haber ejercido como examinador para la obtención del permiso de la clase B durante un mínimo de tres años. Esta condición no será obligatoria si acredita haber conducido un mínimo de cinco años vehículos de la categoría correspondiente, o si posee un permiso de superior clase

Haber terminado con éxito la cualificación inicial establecida en el apartado C), y seguir posteriormente los programas de garantía de calidad y de formación periódica establecidos en el apartado D).

Poseer el título de bachiller o equivalente o de formación profesional de segundo grado.

No trabajar simultáneamente como profesor en una escuela particular de conductores o prestar servicio alguno a título lucrativo en ésta.

3. Equivalencias:

El personal examinador estará autorizado a realizar exámenes de conducción para la obtención del permiso de conducción de las clases reseñadas a continuación, con arreglo a las siguientes equivalencias:

Para las clases AM, A1 y A2, siempre que haya superado la cualificación inicial a que se refiere el apartado C) para una de estas clases.

Para las clases C1, C, D1 y D, siempre que haya superado la cualificación inicial a que se refiere el apartado C) para una de estas clases.

Para las clases B+E, C1+E, C+E, D+E y D1+E, siempre que haya superado la cualificación inicial a que se refiere al apartado C) para una de estas clases.

C) *Cualificación inicial*

Para ser autorizado a calificar las pruebas de control de aptitudes y comportamientos deberá seguirse el programa de formación establecido por la Dirección General de Tráfico, y superar las evaluaciones y pruebas que incluirán tanto un elemento teórico y otro práctico, que en cada caso correspondan.

La formación, evaluación y calificación de las pruebas serán realizadas por la Dirección General de Tráfico de acuerdo con la programación establecida.

El programa de formación versará, entre otras, sobre las materias que a continuación se especifican:

1. Para los permisos de las clases A y B:

Seguridad Vial.

Reglamentos Generales de Circulación y de Conductores.

Teoría de comportamiento de conductores.

Técnica y física de vehículos.

Criterios de calificación.

Técnicas de conducción.

Técnicas de examen.

Prácticas de examen en situaciones reales.

2. Para los permisos de las clases BTP, C, D y E:

Reglamentación de vehículos pesados.

Criterios de calificación y técnicas de conducción y examen.

D) *Garantía de calidad y formación periódica de los examinadores*

Con el fin de garantizar que los examinadores mantengan el nivel exigido, se establecerán los mecanismos de garantía de calidad y de formación periódica, que a continuación se indican:

1. Garantía de calidad:

a) La supervisión de su actividad por la Dirección General de Tráfico, con el fin de que la evaluación se realice de manera uniforme.

b) La necesidad de someterse periódicamente a la actualización de sus conocimientos

c) Un desarrollo profesional permanente.

d) La revisión periódica de los resultados de las pruebas que hayan realizado.

La actividad del personal examinador será objeto de supervisión anual aplicando los mecanismos de calidad especificados en el párrafo anterior. Además, una vez cada cinco años, se realizará una nueva supervisión durante la realización de las pruebas por un período mínimo acumulativo de, al menos, media jornada. Cuando se observen incidencias deberá llevarse a cabo una clarificación de éstas y una posible acción correctiva.

Cuando el examinador esté autorizado a calificar pruebas para la obtención de varias clases de permisos de conducción, el cumplimiento del requisito de supervisión para las pruebas de una de las clases se hará extensivo a todas las clases para las que esté autorizado.

2. Formación periódica:

a) Los examinadores, para conservar su condición, deberán realizar una formación periódica mínima, a intervalos regulares de cuatro días en total en cada período de dos años, con la finalidad de:

Mantener y actualizar los conocimientos y capacidades necesarios para la realización de las pruebas.

Desarrollar nuevas capacidades que se hayan convertido en esenciales para el ejercicio de su actividad.

Garantizar una calificación de las pruebas conforme a criterios justos y uniformes.
Mantener las capacidades prácticas de conducción necesarias.

b) Esta formación se podrá impartir mediante sesiones informativas, aulas de formación, enseñanza convencional o mediante soporte informático. Asimismo, podrá dirigirse tanto a individuos como a grupos y ser sustituida por la que periódicamente ha de realizarse con carácter previo a una nueva acreditación de nivel.

c) Cuando los examinadores no hayan calificado pruebas para una determinada clase de permiso en un período de veinticuatro meses, se someterán a una reevaluación adecuada para realizar nuevamente tal actividad. Esta reevaluación se producirá, asimismo, con ocasión de la realización de la formación periódica especificada en el párrafo a) anterior.

d) Cuando el examinador esté autorizado a calificar las pruebas para la obtención de más de una clase de permiso de conducción, el cumplimiento del requisito de la formación periódica relativo a las pruebas para una clase de permiso se hará extensivo a las demás clases, siempre que se cumpla la condición a que se refiere el párrafo c) anterior.

e) Cuando con ocasión de la supervisión a que se refiere el punto 1 de este apartado, se aprecien en la actividad de los examinadores graves deficiencias, éstos deberán recibir una formación específica previa a la correspondiente reevaluación.

E) Formación complementaria para examinadores que carezcan de los permisos de conducción de las clases correspondientes al grupo 2

El personal examinador que pretenda ser habilitado para calificar las pruebas de control de aptitudes y comportamientos para la obtención de los permisos a que se refiere el apartado B).2, y carezca del permiso de conducción de las clases correspondientes, podrá obtenerlo siempre que reciba la formación y supere las evaluaciones teóricas y prácticas que garanticen que posee los conocimientos, así como la destreza y la habilidad en el manejo del vehículo exigidos en el título II, según la clase de permiso de conducción de que se trate.

La formación, evaluación y calificación de las pruebas serán realizadas por la Dirección General de Tráfico.