

Real Decreto , por el que se modifica el Reglamento General de Circulación aprobado por Real Decreto 1428/2003 y se cambia su denominación por la de Reglamento General de Circulación Urbana e Interurbana.

Los cambios en las normas generales de la circulación de vehículos y peatones constituyen, probablemente, uno de los mejores termómetros o indicadores de la evolución que la sociedad pretende en el uso de los espacios compartidos que constituyen las vías públicas.

El Reglamento General de Circulación en España (antes Código de la Circulación) es un ejemplo de ello. Tradicionalmente la norma tenía como objetivo atender el creciente incremento del uso del vehículo de motor, de tal modo que éste se convertía en el protagonista de la mayor parte del articulado. En este ámbito, la regulación del automóvil y la carretera constituían el eje central de toda la regulación.

Sin embargo, y especialmente en el ámbito urbano, el vehículo empieza a dejar de ser el protagonista para dar paso a un uso compartido de la vía donde peatones y ciclistas comienzan a cobrar una especial importancia. En este sentido, las políticas de movilidad y seguridad vial que desarrollan las administraciones locales cuentan con dos objetivos principales: la pacificación del tráfico urbano y el fomento de la bicicleta como medio de transporte preferente. Por ambos motivos, estas administraciones vienen demandando cambios en la normativa general de circulación urbana, que les permitan desarrollar adecuadamente los nuevos modelos de ciudad.

Por otra parte, el descenso de la siniestralidad en los últimos años se ha producido de una manera más pronunciada en vías interurbanas que en vías urbanas. Entre el año 2003 y el año 2009 el número de fallecidos en carretera se redujo en un 52%. Sin embargo, en el ámbito urbano esta reducción fue menor, del 36%.

La modificación que ahora se lleva a cabo pretende por tanto centrar esfuerzos en la mejora de la movilidad y la seguridad vial en el tráfico urbano. No obstante, se aprovecha la reforma para atender otros aspectos del Reglamento General de Circulación que requerían de modificación. En esta línea, se da cumplimiento al mandato de diferentes Proposiciones no de Ley aprobadas tanto por la Comisión de Seguridad Vial del Congreso de los Diputados, como por el Pleno del Senado, que instaban al Gobierno a diferentes modificaciones de la norma.

Respecto a la pacificación del tráfico urbano, el Reglamento General de Circulación tiene en consideración la estructura de la ciudad y modifica el límite general de velocidad en la vía urbana. En seguridad vial urbana es básica la regla en función de la cual el fallecimiento del peatón se produce en función de la velocidad del vehículo de motor: a 80 km/hora fallece el 95% de los peatones

atropellados, a 50 km/hora el 50% y a 30 km/h el 5%. En esta línea, se modifica el límite genérico de velocidad en determinadas vías, para reforzar la creación de zonas 30.

En este ámbito, la moderación o pacificación de la velocidad permite configurar un nuevo modelo de calle donde ésta se convierte en una zona de coexistencia compartida entre peatón, bicicleta y vehículo de motor. En este contexto son importantes las denominadas “zonas de plataforma única”, que pasan ahora a regularse específicamente.

Objetivo principal también de la reforma, íntimamente ligado con el de la pacificación del tráfico, es la especial atención a la bicicleta como medio de transporte urbano, en consonancia con la Moción aprobada por el Pleno del Senado el 27 de abril de 2011, instando al Gobierno a la adopción de medidas normativas para promover el uso de la bicicleta en las ciudades y para mejorar la seguridad de las personas que utilizan la bicicleta como medio de transporte. A tal fin se incorpora un Título nuevo, el VI, dedicado íntegramente a la circulación de las bicicletas, que pasan a tener reglas propias, diferentes de las de los vehículos de motor. La bicicleta pasa a ser el vehículo protagonista de la vía urbana, gozando de prioridad en el uso de la calzada y permitiendo a la autoridad municipal regular, atendiendo a las peculiaridades su infraestructura urbana, la coexistencia con peatones en aquellos lugares que no cuentan con carriles específicos para su circulación. En este punto, la reforma tiene en cuenta la última doctrina del Tribunal Supremo en lo referente a la circulación de bicicletas en zona urbana.

Asimismo, se contempla la circulación de bicicletas con remolque para el transporte de personas en ámbito urbano, siguiendo el mandato contenido en la Proposición no de Ley aprobada por la Comisión de Seguridad Vial y Prevención de Accidentes del Congreso de los Diputados, el 16 de diciembre de 2009.

El Reglamento General de Circulación aborda otros temas necesitados de modificación para su adecuación tanto a normas de rango legal, como a la realidad.

Entre ellas se encuentran diferentes aspectos relacionados con el sector de las autocaravanas, siguiendo la línea trazada en la Proposición no de Ley, aprobada por el Pleno del Senado, el 9 de mayo de 2006, instando al Gobierno a apoyar el desarrollo de la actividad autocaravanista en España. Por una parte, el límite de velocidad se equipara a nivel europeo, diferenciándose, como en el resto de los vehículos, en función de su masa máxima autorizada. Por otra parte, se aborda por primera vez en el Reglamento, el estacionamiento de estos vehículos adoptando una fórmula similar a algunos países de nuestro entorno. De este modo, las Administraciones locales podrán sancionar el estacionamiento de estos vehículos cuando incumplan las condiciones reglamentarias y, por su parte, los usuarios tendrán la seguridad jurídica de que su estacionamiento no será discriminado, siempre que cumplan las condiciones de estacionamiento establecidas.

También son objeto de modificación varios artículos referidos a motocicletas y ciclomotores. Por una parte, respecto al uso del casco, se suprimen la exención médica para no utilizar el casco de protección y la posibilidad de uso de cascos “certificados”, no homologados, siguiendo el mandato contenido en la Proposición no de Ley, aprobada por La Comisión de Seguridad Vial y Prevención del Accidentes del Congreso de los Diputados, el 2 de diciembre de 2010. Asimismo, se da cobertura legal a las denominadas zonas de espera adelantada, tanto en su marcado como en su acceso y uso por los usuarios de estos vehículos. Igualmente, se permite la circulación de motocicletas y ciclomotores por el arcén, en determinadas circunstancias del tráfico.

Fruto de la reciente modificación de la Ley de Enjuiciamiento Criminal es la nueva redacción del artículo 28, referente al procedimiento de detección de drogas y estupefacientes. El nuevo artículo establece un procedimiento que tiene en cuenta la detección en saliva, facilitando por tanto los controles preventivos.

En otro orden, la reforma toma en consideración el nuevo servicio de auxilio en carretera para vehículos grúa, establecido en la modificación de los anexos del Reglamento General de Vehículos operada a través de la Orden PRE/52/2010, de 21 de Enero. Se trata de especializar y singularizar a aquellos que realizan operaciones de rescate de vehículos accidentados o averiados, diferenciándolos de aquellos otros que se limitan a transportar vehículos. Solo los primeros deben actuar en la vía, al contar con todos los elementos necesarios para realizar la actividad de rescate de vehículos en las máximas condiciones de seguridad.

Novedad importante es también la referente al Anexo II, sobre Usos excepcionales de la vía. En virtud de la competencia que el artículo 5º n) de la Ley de Seguridad Vial, establece para el cierre total o parcial de la circulación, corresponde a la autoridad competente en materia de gestión del tráfico permitir ese uso excepcional, independientemente del evento, prueba o espectáculo que deban desarrollarse. Las marchas cicloturistas dejan de constituirse en pruebas deportivas, siendo objeto de autorización de uso excepcional cuando el volumen de participantes hace necesario el cierre total o parcial de la vía por resultar imposible el uso compartido de la misma.

Esta norma ha sido sometida a informe del Consejo Superior de Seguridad 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 su organización y funcionamiento.

En su virtud, a propuesta de los Ministros del Interior, de Fomento, de Industria, Turismo y Comercio, con la aprobación previa del Ministro de Política Territorial y Administración Pública, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día ...

DISPONGO:

Artículo único. *Modificación del Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre.*

El Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, queda modificado como sigue:

Uno. Cambio de denominación. El Reglamento General de Circulación pasa a denominarse "Reglamento General de Circulación Urbana e Interurbana".

Dos. Los puntos 2, 4 y 5, del artículo 5, quedan redactados de la siguiente manera:

"2. No se considerarán obstáculos en la calzada los resaltos en los pasos para peatones, bandas transversales y demás elementos físicos para el calmado del tráfico, 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. En vías que no formen parte de la Red de Carreteras del Estado, la regulación básica será establecida por la Dirección General de Tráfico.

4. Todas las actuaciones que deban desarrollar los servicios de auxilio en carretera, 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 equipos de los servicios de urgencia, así como las grúas con servicio de auxilio en carretera y de conservación de la vías, 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."

Tres. El artículo 12 queda redactado de la siguiente manera:

“Art. 12. *Transporte de personas en ciclomotores y motocicletas.*

1. Los conductores de motocicletas y ciclomotores podrán transportar, además del ocupante del sidecar, un pasajero que sea mayor de doce 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.

El pasajero no podrá situarse en ningún caso entre la persona que conduce y el manillar de dirección.

2. 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 el casco homologado y se cumplan las prescripciones del apartado anterior.

3. Las motocicletas, los vehículos de tres ruedas y los ciclomotores podrán arrastrar un remolque o semirremolque, siempre que no superen el 50 por 100 de la masa en vacío del vehículo tractor y no transporten personas. “

Cuatro. El punto 2, del artículo 18, queda redactado de la siguiente manera:

“2. Queda prohibido conducir utilizando cascos o auriculares conectados a aparatos receptores o reproductores de sonido, excepto en los supuestos de enseñanza y la realización de las pruebas de aptitud en circuito abierto para la obtención del permiso conducción, cuando así lo establezca el Reglamento General de Conductores.

Se prohíbe conducir utilizando dispositivos de telefonía móvil y cualquier otro medio o sistema de comunicación, excepto cuando esta se desarrolle en las siguientes condiciones:

a) Sin emplear las manos durante el desarrollo de la misma.

b) Sin usar cascos o auriculares o instrumentos similares. Esta condición no será aplicable a los conductores y pasajeros de motocicletas y ciclomotores, cuando utilicen un dispositivo integrado en el casco de protección, debidamente homologado, con fines de comunicación y orientación o navegación.

Quedan exentos de esta prohibición los agentes de la autoridad en el ejercicio de las funciones que tengan encomendadas.”

Cinco. El artículo 28 queda redactado de la siguiente manera:

“Art. 28. *Pruebas para la detección de estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas.*-1. Están obligadas a realizar las pruebas para la detección de sustancias estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas todas aquellas personas que se encuentren en alguna de las situaciones enumeradas en el artículo 21, respecto a la investigación de la alcoholemia.

2. La práctica de las pruebas se efectuará por agentes de la autoridad encargadas de la vigilancia del tráfico, con formación específica en la realización de estas pruebas.

3. Las pruebas se realizarán normalmente mediante la toma de una muestra de fluido oral que será sometida a una lectura cualitativa por equipos oficialmente autorizados.

En el caso de que el resultado de la prueba constatare la presencia de drogas o sustancias que afectan a la conducción, o el conductor presentara signos que pudieran alertar de un posible consumo, se realizará la toma de una segunda muestra, o se tomará una parte alícuota de la primera, que será remitida posteriormente a un laboratorio homologado de acuerdo a los criterios que se establezcan. El análisis de la muestra se realizará por técnicas específicas que garanticen la confirmación y cuantificación de las sustancias dentro de los rangos y procedimientos establecidos a tal fin por el Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses. El envío y la recepción de las muestras deberán cumplir los oportunos criterios médico-legales de custodia.

Tras la realización de la segunda prueba o test, el agente de la autoridad procederá de acuerdo con lo establecido en los artículos 24 y 25, en el supuesto de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas.

Además de lo dispuesto anteriormente, todo conductor podrá solicitar prueba de contraste consistente en análisis de sangre, conforme por lo demás a lo dispuesto en el artículo 23. “

Seis. La letra c), del punto 2 del artículo 35, queda redactada de la siguiente manera:

“c) Los vehículos de policía, extinción de incendios, protección civil, salvamento, y asistencia sanitaria en servicio de urgencia, así como los equipos de mantenimiento de las instalaciones y de la infraestructura de la vía y los vehículos provistos de la señales V-2 y V-24 que acudan a

realizar un servicio de auxilio en carretera podrán utilizar los carriles reservados.”

Siete. El artículo 36 queda redactado de la siguiente manera:

“Art. 36. *Utilización de los arcenes*.-1. Los conductores de vehículos de tracción animal, vehículos especiales con masa máxima autorizada no superior a 3.500 kilogramos, 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.

Los vehículos enumerados en el número 2 apartado c) del artículo anterior podrán también utilizar el arcén para acceder a realizar un servicio de emergencia, siempre que:

- a) los vehículos en la calzada se encuentren detenidos.
- b) utilicen las señales V-1 y V-2 correspondientes.
- c) no circulen a velocidad superior a los 40 km/h.

2.- Se prohíbe que los vehículos enumerados en el apartado anterior circulen en posición paralela.

3.- El conductor de cualquiera de los vehículos enumerados en el apartado 1 no podrá adelantar a otro si la duración de la marcha de los vehículos colocados paralelamente excede de los 15 segundos o el recorrido efectuado en dicha forma supera los 200 metros.

4.- Podrán circular por el arcén de la derecha, cuando la circulación por el carril o carriles de la vía se encuentre detenida por congestión del tráfico, los conductores de motocicletas y ciclomotores, extremando la precaución y sin superar la velocidad máxima de 30 Kilómetros por hora.

5.- Por lo que respecta a los vehículos históricos se estará a lo dispuesto en su reglamento específico.

6.- Las infracciones a lo dispuesto en el apartado 3 tendrán la consideración de graves, conforme a lo dispuesto en el artículo 65.4 a) del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. “

Ocho. El artículo 48 queda redactado de la siguiente manera:

“Art. 48. *Velocidades máximas en vías interurbanas.*-1. Las velocidades máximas que no deberán ser rebasadas, salvo en los supuestos previstos en el artículo 51, son las establecidas en el Anexo V del presente Reglamento.

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 y 65.5 del Texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial. “

Nueve. El artículo 50 queda redactado de la siguiente manera.

“Art. 50. *Velocidades máximas en vías urbanas y travesías.*-1. Las velocidades máximas que no deberán ser rebasadas por los vehículos en vías urbanas y travesías, son las establecidas en el Anexo VI del presente Reglamento.

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 y 65.5 del Texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial. “

Diez. La sección 3ª, del capítulo II, titulada “competiciones”, pasa a titularse “Eventos”

Once. El artículo 55 queda redactado de la siguiente manera:

“Art. 55. *Usos excepcionales de la vía.*-1. Se entiende por uso excepcional toda utilización de las vías objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial que implique, por la naturaleza del evento organizado, el cierre total o parcial de la circulación ordinaria o la imposibilidad de hacer un uso compartido de la misma.

Tienen la consideración de uso excepcional de la vía la realización de pruebas deportivas competitivas, organizadas, así como cualquier otra actividad deportiva, de ocio, cultural o social, que suponga su uso exclusivo por los participantes y organizadores del evento, e impida la utilización ordinaria de la vía.

2.- El uso excepcional de la vía requerirá de autorización administrativa expedida por la autoridad competente en materia de gestión del tráfico, conforme a las normas contenidas en el anexo II, de este reglamento.

3.- Cuando no fuera preciso el cierre total o parcial de la vía y esta pudiera ser compartida con la circulación ordinaria que, sin embargo, podría verse afectada o entorpecida por la celebración del evento, se comunicara tal circunstancia a la autoridad competente en materia de gestión de tráfico.

4.- 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.

5.- Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves o muy graves, según los casos, conforme se prevé en el artículo 65.4.c) y 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.”

Doce. Los puntos 3 y 6 del artículo 56, quedan redactados de la siguiente manera:

“3. Todo conductor que se aproxime a una intersección regulada por semáforos, deberá actuar en la forma ordenada en el artículo 146.

Los conductores y ocupantes de los vehículos detenidos en intersecciones reguladas por semáforos, deberán prestar especial atención antes de abrir las puertas para descender del vehículo o recoger a un pasajero, cerciorándose de no poner en peligro con ello a ningún usuario de la vía.

Los conductores de motocicletas, ciclomotores y bicicletas podrán adelantarse hasta situarse en la línea de detención, circulando con precaución entre el resto de los vehículos detenidos en dichas intersecciones. Si existieran zonas de detención adelantada reservadas para estos vehículos, sus conductores podrán aproximarse a ellas en las mismas condiciones.

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 a) del texto articulado.”

Trece. El punto 1, del artículo 68, queda redactado de la siguiente manera:

“Art. 68. *Facultades de los conductores de los vehículos prioritarios.*-
1. Los conductores de los vehículos prioritarios deberán observar los preceptos de este reglamento. No obstante, podrán dejar de cumplir las normas de los títulos II, III y IV, cuidando de no poner en peligro a ningún usuario de la vía. Lo dispuesto anteriormente no será de aplicación respecto de las órdenes y señales emitidas por los agentes de la autoridad, que son siempre de obligado cumplimiento.

Los conductores de dichos vehículos podrán igualmente, con carácter excepcional, cuando circulen por autopistas 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.”

Catorce. Se añaden al artículo 92, los puntos 4 y 5 con la siguiente redacción:

“4. El estacionamiento de las autocaravanas deberá efectuarse en las siguientes condiciones:

- a) sin extender elementos propios que desborden el perímetro del vehículo.
- b) descansando sobre los neumáticos o cuñas de seguridad
- c) sin verter fluidos procedentes del habitáculo.

Si se cumplen las condiciones anteriores, el estacionamiento de las autocaravanas solo podrá verse limitado por restricciones genéricas de masas y dimensiones que afecten a todos los vehículos.

5. Queda prohibido el estacionamiento de vehículos en la vía pública, con la finalidad de ejercer la actividad comercial de su venta.”

Quince. Se suprime el punto 3, del artículo 98.

Dieciséis. El artículo 117, queda redactado de la siguiente manera:

“Art. 117. *Cinturones de seguridad u otros sistemas de retención homologados.*-1. El conductor y los ocupantes de todos los vehículos que tengan instalados cinturones de seguridad u otros sistemas de

retención homologados, quedan obligados a utilizarlos, tanto en vías urbanas como interurbanas.

En los vehículos de más de nueve plazas, se informará de esta obligación a los pasajeros por el conductor, por el guía o por persona encargada del grupo a través de medios audiovisuales o mediante letreros o pictogramas, de acuerdo con el modelo que figura en el anexo IV, colocados en lugares bien visibles de cada asiento.

2. Toda persona con una estatura inferior a 135 centímetros deberá utilizar un sistema de sujeción homologado adaptado a su talla y peso. Por excepción, en los vehículos de más de nueve plazas, en defecto de este sistema, los pasajeros cuya estatura no alcance los 135 centímetros utilizarán los cinturones de seguridad, siempre que sean adecuados a su talla y peso.

3. En los vehículos de menos de nueve plazas, incluido el conductor, los menores de tres años de edad deberán utilizar siempre un dispositivo de retención homologado adaptado a su talla y peso, que no podrá utilizarse orientado hacia atrás en un asiento del pasajero protegido con un airbag frontal, a menos que este haya sido desactivado.

4. La no utilización e instalación de los cinturones de seguridad tendrá la consideración de infracción grave o muy grave conforme a lo establecido en el art. 65.5 del Texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. “

Diecisiete. El artículo 118 queda redactado de la siguiente manera:

“Art. 118. *Cascos y otros elementos de protección*.-1. Los conductores y pasajeros de motocicletas, con y sin sidecar, de vehículos de tres ruedas, de ciclomotores y de vehículos especiales tipo “quad”, deberán utilizar adecuadamente cascos de protección homologados según la legislación vigente.

Cuando los vehículos anteriores 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.

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, conforme con la norma UNE EN 471, que figura entre la dotación obligatoria del vehículo, cuando salgan de éste y ocupen la calzada o el arcén de las vías interurbanas.”

Dieciocho. El artículo 119 queda redactado de la siguiente manera:

“Art. 119. *Exenciones*.-1. No obstante lo dispuesto en el artículo 117, podrán circular sin los cinturones u otros sistemas de retención homologados los conductores al efectuar la maniobra de marcha atrás o estacionamiento.

Estarán también exentos de utilizar el cinturón de seguridad cuando circulen en vías urbanas con límite de velocidad de 50 kilómetros por hora o inferior los siguientes:

a) Los conductores de taxis cuando estén de servicio. Asimismo, cuando circulen en tráfico urbano o áreas urbanas de grandes ciudades, podrán transportar a personas cuya estatura no alcance los 135 centímetros sin utilizar un dispositivo de retención homologado a su talla y peso, siempre que ocupen los asientos traseros.

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 servicio 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. “

Diecinueve. El artículo 121 queda redactado de la siguiente manera:

“Art. 121. *Circulación de los peatones*.-1. Los peatones transitarán por las aceras y espacios reservados a su circulación. Cuando no existan o no sean practicables, podrán hacerlo por el arcén o, en su defecto, por la calzada, de acuerdo con las normas que se determinan en este capítulo.

2.- Sin embargo, aun cuando haya zona peatonal, siempre que adopten las debidas precauciones, podrán circular por el arcén o, si éste no existe o no es suficiente, por la calzada:

a) Los que lleven algún objeto voluminoso o empujen o arrastren 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) Quienes transiten en silla de ruedas con o sin motor, a velocidad del paso humano.

3.- En aquellas calles de plataforma única de calzada y acera, especialmente acondicionadas para el tránsito y estancia peatonal donde se permita además la circulación de vehículos, se seguirán las siguientes normas:

a) El peatón gozará de prioridad de paso en cualquier punto de la calzada

b) Los vehículos circularán a una velocidad no superior a 20 Km/h,

c) Los vehículos sólo podrán estacionar en los lugares habilitados al efecto

d) No será necesario el empleo de señalización específica en estas calles. En el caso de instalarse señalización horizontal y vertical, deberá hacerse conforme al Título IV.

4.- Los que utilicen monopatines, patines o aparatos similares circularán por las zonas o vías que les estén especialmente reservadas. Podrán circular por las aceras y espacios reservados a la circulación de peatones haciéndolo a paso de persona. En ningún caso podrán ser arrastrados por vehículos.

El uso de aparatos mecánicos de movilidad personal únicamente podrá realizarse en las vías, condiciones y supuestos que se establezcan expresamente por la Ordenanza municipal.

5.- La circulación de toda clase de vehículos no podrá efectuarse por las aceras y demás zonas peatonales, salvo en los supuestos y condiciones establecidos por la Autoridad municipal. “

Veinte. El artículo 122 queda redactado de la siguiente manera:

“Art. 122. *Circulación por la calzada o el arcén.*- 1. En aquellas vías en que la circulación de los peatones deba realizarse por la calzada o el arcén, por no disponer de espacio especialmente reservado para ello,

aquellos circularán lo más cerca posible del borde exterior de éstos, adoptando las medidas necesarias para garantizar su seguridad y la del resto de usuarios de la vía. En particular, deberán marchar unos tras otros, especialmente en casos de poca visibilidad o de gran densidad de circulación de vehículos.

2.- Como norma general, la circulación por la calzada o el arcén en vías interurbanas o travesías se hará por la izquierda. Podrá realizarse por la derecha en los supuestos en que concurran circunstancias que así lo justifiquen por razones de mayor seguridad.

En los supuestos de circulación de peatones por la calzada y arcén de vías urbanas, ésta podrá realizarse por la derecha o por la izquierda, según las circunstancias concretas del tráfico, la vía o la visibilidad.

3.- No obstante lo dispuesto anteriormente, deberán circular siempre por su derecha los que empujen o arrastren un ciclo o ciclomotor de dos ruedas, carros de mano o aparatos similares y todo grupo de peatones dirigido por una persona o que forme cortejo. En este caso, deberán obedecer, en cuanto les sean aplicables, las señales dirigidas a los conductores de los vehículos.

4.- Cuando exista refugio, zona peatonal u otro espacio adecuado, ningún peatón deberá permanecer detenido en la calzada ni en el arcén, aunque sea en espera de un vehículo, y al subir a éste, solo podrá invadir aquella cuando ya esté a su altura.

5.- Al apercibirse de las señales ópticas y acústicas de los vehículos prioritarios, despejarán la calzada y permanecerán en los refugios o zonas peatonales.”

Veintiuno. El artículo 124 queda redactado de la siguiente manera:

“Art. 124. *Pasos para peatones y cruce de calzadas.*-1. Los peatones deberán atravesar la calzada por las zonas especialmente habilitadas para este fin. En el supuesto de pasos de peatones situados a nivel de la calzada, deberán observar las siguientes reglas:

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, solo deben

penetrar en la calzada cuando la distancia y la velocidad de los vehículos que se aproximen permitan hacerlo con seguridad.

2.- Cuando la calzada no cuente con pasos para peatones, deberán cerciorarse de que puede hacerlo sin riesgo.

3.- Al atravesar la calzada, deben caminar perpendicularmente al eje de ésta, no demorarse 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. “

Veintidós. El punto 5 del artículo 130, queda redactado de la siguiente manera:

“5. La retirada de las vías y, en su caso, el traslado de un vehículo accidentado o averiado, deberá realizarse por otro específicamente destinado al servicio de auxilio en carretera, provisto de las señales V-2 y V-24.”

Veintitrés. Las letras c) y d), del artículo 168, quedan redactadas de la siguiente manera:

“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.

Los pasos para peatones semaforizados podrán señalizarse con dos líneas discontinuas de color blanco, dispuestas sobre el pavimento perpendicularmente al eje de la calzada, dependiendo la franja de separación entre ambas líneas de las circunstancias concurrentes del tráfico y de la vía, y, en todo caso, incluirá el ancho del vado peatonal correspondiente.

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 estos tienen preferencia. Entre ambas líneas deberá indicarse la marca de vía ciclista.”

Veinticuatro. En el artículo 171, se añade una letra g), con la siguiente redacción:

“g) Marcas verdes. Las marcas que delimitan los lugares en que el estacionamiento está permitido, de color verde en lugar del normal color

blanco, indican que, en ciertos periodos del día, el estacionamiento está reservado a residentes autorizados, y al resto de los usuarios de acuerdo con que dispongan las ordenanzas municipales.”

Veinticinco. Se añade un Título VI. “De la circulación de las bicicletas”, que consta de siete artículos, con la siguiente redacción:

“Art. 174. *Objeto y definiciones.* El objeto del presente título es regular las principales normas relativas a la circulación de las bicicletas. Lo dispuesto en este título es igualmente aplicable al resto de ciclos.

En todo lo no regulado en este título será de aplicación lo dispuesto en el presente Reglamento respecto a los vehículos de motor.

Art. 175. *Obligaciones en el uso de la bicicleta.-1.* Los usuarios de la bicicleta deberán cumplir las normas generales de circulación, y en su utilización adoptarán las medidas adecuadas para garantizar la convivencia y la seguridad en la vía con el resto de vehículos y con los peatones.

2. Las administraciones públicas adoptarán las medidas oportunas para garantizar la movilidad y la seguridad vial de los ciclistas.

Art. 176. *Posición en la vía.-1.* En vías con un límite de velocidad superior a 50 km/h, los ciclistas circularán por el arcén de su derecha, si fuera transitable y suficiente, y si no lo fuera o no existiese arcén, lo harán por la derecha y lo más cerca posible del borde de la calzada.

2. Los ciclistas podrán circular en posición paralela, en columna de a dos, orillándose al extremo derecho de la vía. Podrán adelantar y rebasar a otros vehículos por la derecha o por la izquierda, según sea más conveniente para su seguridad.

3. En vías con límite de 50 km/h o inferior, los ciclistas circularán por la calzada, pudiendo hacerlo por el centro del carril que corresponda a su destino. En intersecciones reguladas por semáforo y retenciones de tráfico, podrán rebasar a los vehículos que se encuentren detenidos, conforme a lo dispuesto en los artículos 36.4 y 56.3 de este reglamento.

4. Las bicicletas circularán por la calzada. En los supuestos en que, excepcionalmente, transiten por las aceras y demás zonas peatonales en ámbito urbano, su régimen de circulación se regulará mediante Ordenanza Municipal. En todo caso, no podrá permitirse el tránsito de bicicletas por las aceras y demás zonas peatonales en los siguientes casos:

- a) En las aceras que dispongan de una anchura inferior a 3 metros.

- b) Cuando la densidad de peatones lo impida por causar riesgo o entorpecimiento indebido.
- c) A una distancia inferior a 1 metro de la fachada de los edificios.

En todo caso, los menores de 14 años podrán circular en bicicleta por las aceras, siempre que la densidad de peatones lo permita. Si van acompañados de adultos, estos también podrán circular por aquellas.

En la circulación del ciclista por la acera y por las zonas y calles peatonales, el peatón tendrá siempre la prioridad sobre el ciclista.

5. En la circulación por las aceras-bici, se estará a las siguientes reglas:

- a) El ciclista circulará a velocidad moderada, atendiendo a la posible irrupción de peatones, y muy especialmente de menores, y no podrá utilizar el resto de la acera, que queda reservada al tránsito de peatones.
- b) El peatón no podrá transitar sobre las aceras-bici, salvo para atravesarlas. En este caso, la preferencia de paso corresponde al ciclista.

6. En los pasos para peatones que no cuenten con pasos específicos para bicicletas, los ciclistas podrán utilizar aquellos para cruzar la calzada, adaptando su movimiento al del peatón. En este caso, las bicicletas tendrán prioridad de paso sobre los vehículos a motor, y los peatones sobre las bicicletas.

7. Los semáforos que no regulen la circulación en intersecciones y que solo señalicen un paso para peatones, podrán ser rebasados por los conductores de bicicletas, siempre a velocidad moderada y respetando en todo caso la prioridad de paso de los peatones.

8. En la circulación en rotondas el ciclista, tomará la parte de la misma que necesite para hacerse ver y ser predecible. Ante la presencia de un ciclista, el resto de vehículos reducirá su velocidad y evitará en todo momento cortar su trayectoria.

9. En las calles donde esté limitada la velocidad a 30 km/h o inferior, la Autoridad Municipal podrá permitir la circulación de las bicicletas en contrasentido, mediante el empleo de la señalización que corresponda, con el fin de informar de ello a todos los usuarios de la vía.

Art. 177. *Velocidad*.-1. Los ciclistas circularán a la velocidad que les permita mantener el control de la bicicleta, evitando caer de la misma y pudiendo detenerla en cualquier momento.

En los supuestos de circulación del ciclista por la acera y por las zonas y calles peatonales, éste adaptará su movimiento de marcha al del peatón, llegando a detener la bicicleta cuando fuera necesario, para garantizar su prioridad.

2.- En todo caso, y especialmente en descensos pronunciados, los ciclistas deberán respetar los límites de velocidad establecidos para el resto de los vehículos.

Art. 178. *Transporte de personas y carga.*-1. En las bicicletas se podrá transportar carga o pasajeros, o utilizar para ello remolques, semiremolques, semibicis u otros elementos debidamente homologados.

2.- El transporte de personas o carga deberá efectuarse de tal forma que no puedan:

- a) Arrastrar, caer total o parcialmente, o desplazarse de manera peligrosa.
- b) Comprometer la estabilidad del vehículo.
- c) Ocultar los dispositivos de alumbrado o elementos reflectantes.

Art. 179. *Otras normas.*-1. Los ciclistas deberán utilizar cascos de protección homologados o certificados según la legislación vigente cuando circulen en vías interurbanas. Los ciclistas profesionales, en competición, se regirán por sus propias normas.

2. Los ciclistas podrán hacer uso del timbre para advertir de su presencia a otros usuarios de la vía.

3. Las bicicletas podrán ser transportadas por otros vehículos. El transporte deberá realizarse en dispositivos homologados. En el supuesto de transporte dentro del vehículo, se estará a las normas generales de sujeción y aseguramiento de la carga.

4. Los ciclistas deberán llevar encendido el alumbrado del que deban estar dotadas las bicicletas, según el Reglamento General de Vehículos, cuando circulen entre la puesta 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). En estas circunstancias, cuando circulen por vías interurbanas llevarán, además, colocada una prenda reflectante homologada que permita a los demás conductores y usuarios distinguirlos a una distancia de 150 metros.

5. Para indicar su posición a los vehículos que se aproximan a ellos por detrás, especialmente en vías interurbanas, los ciclistas podrán

hacer uso de dispositivos de señalización que indiquen el perímetro de 1,5 metros que todo conductor de vehículo debe respetar al adelantarles. Estos dispositivos:

- Serán de material flexible y podrán incluir elementos reflectantes.
- Podrán sobresalir lateralmente un máximo de 1 metro desde el eje longitudinal de la bicicleta.
- No podrán comprometer la estabilidad del vehículo.

Art. 180. *Infracciones.*- Las infracciones a lo dispuesto en el presente título tendrán el carácter de leves.”

Veintiséis. Se incorpora una Disposición final, con la siguiente redacción:

“Cuarta. *Habilitación para la modificación de los anexos II, III, IV y V, del Reglamento General de Circulación.* Se faculta al Ministro del Interior para modificar por Orden los anexos II, III, V y VI, del Reglamento General de Circulación.”

Veintisiete. Se modifica el anexo II “Pruebas deportivas, marchas ciclistas y otros eventos”, que pasa a titularse “Usos excepcionales de la vía”, constando de 8 artículos con la siguiente redacción:

“Art. 1. *Objeto.*- El presente Anexo tiene por objeto regular los usos excepcionales de la vía.

Se entiende por uso excepcional toda utilización de las vías objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial que implique, por la naturaleza del evento organizado, el cierre total o parcial de la circulación ordinaria o la imposibilidad de hacer un uso compartido de la misma.

Tienen la consideración de uso excepcional de la vía la realización de pruebas deportivas competitivas organizadas o cualquiera de las referidas en el artículo 55 de este reglamento.

Art. 2. *Autorización de uso excepcional de la vía.*- En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 5º n) de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, el uso excepcional de la vía estará sometido al régimen de autorización de cierre total o parcial.

La autorización de uso excepcional se solicitará ante la autoridad competente en materia de gestión del tráfico, ello sin perjuicio de los informes que resulten pertinentes, y de lo que al efecto, atendida la

naturaleza del evento, establezca para su celebración la normativa de cada Comunidad Autónoma.

En los supuestos en que el itinerario a seguir o tramo de vía a utilizar exceda de los límites de una Comunidad Autónoma, la autorización será única y expedida por la Jefatura Central de Tráfico.

Art. 3. *Solicitud de autorización de uso excepcional de la vía.-1.* La autorización de uso excepcional de la vía se solicitará del órgano competente en materia de gestión de tráfico con 60 días de antelación, aportando los siguientes documentos:

- a) Impreso de solicitud, en modelo oficial.
- b) Tasa que, en cada caso corresponda abonar.
- c) Descripción del evento o prueba, en los términos que requiera la autoridad encargada de la gestión del tráfico.

En el caso de pruebas deportivas, se adjuntará además una memoria de la prueba en la que se harán constar:

- 1.- Nombre de la actividad y, en su caso, número cronológico de la edición.
- 2.- Reglamento de la prueba.
- 3.- Croquis preciso del recorrido, fecha de celebración, itinerario, perfil, horario probable de paso por los distintos puntos determinantes del recorrido y promedio previsto tanto del inicio del evento como del cierre de éste.
- 4.- Identificación de los organizadores y coordinadores de seguridad vial, que dirigirán la actividad del personal auxiliar habilitado.
- 5.- Número estimado de participantes previstos.
- 6.- Modelos de distintivos y/o dorsales que llevarán el personal de la organización, participantes, vehículos y personal autorizado por la organización de la prueba.
- 7.- Proposición detallada 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.
- 8.- Declaración del Responsable de la organización de tener contratados los seguros que correspondan, conforme a lo dispuesto en la legislación de seguros.

- 9.-Identificación y localización de servicios de urgencias médicas, así como de hospitales y centros de salud más cercanos al recorrido.
- 10.-Cualesquiera otros que, requeridos por la autoridad del tráfico, sean necesarios para garantizar la seguridad del tráfico.

Art. 4. *Resolución.*- A la vista de la documentación presentada, de las restricciones de circulación existentes y de los informes que a tal efecto hayan de requerirse, la autoridad de tráfico dictará y notificará la resolución en el plazo de 15 días hábiles desde la presentación de la solicitud. Transcurrido este plazo sin que se haya dictado resolución, se entenderá concedida la autorización para la organización de la prueba.

La resolución que se dicte autorizará o denegará el cierre de la vía, en los términos solicitados, indicando en su caso, las condiciones en que deba producirse y las instrucciones específicas a seguir para la regulación y seguridad del tráfico.

La organización se hará responsable del estricto cumplimiento de las condiciones indicadas en la resolución. A estos efectos, deberán adoptarse cuantas medidas sean indicadas por los agentes de la autoridad que, en su caso, supervisen el cierre total o parcial de la vía.

Artículo 5. Marchas cicloturistas.- Se entiende por marcha cicloturista la circulación organizada y controlada de grupos de ciclistas por la vía pública, de forma más o menos agrupada, con vehículos de apoyo que abren y cierran los grupos en la que no se establecen clasificaciones y no se entregan premios basados en rendimiento deportivo, al concebirse como un ejercicio físico con fines de ocio y turísticos o culturales, excluyendo la competición.

Las marchas cicloturistas organizadas implicarán un uso excepcional de la vía cuando su organización supere los 100 participantes. En este caso, deberán atenerse a las siguientes condiciones:

- a) Los participantes deberán cumplir la normativa de circulación, especialmente cuando marchen desagrupados de los demás.
- b) La organización solicitará la realización de la marcha como uso excepcional de la vía, conforme a lo dispuesto en este artículo.
- c) No se realizarán en itinerarios donde existan limitaciones a la circulación impuestos por las autoridades encargadas de la vigilancia del tráfico.

El inicio y el fin de la marcha se señalarán con un vehículo con la señal V-22.

Art. 6. *Eventos para vehículos históricos.*- Se consideran eventos para vehículos históricos aquellos 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.

Las exhibiciones de vehículos antiguos a los que se refiere el párrafo anterior se registrarán por lo dispuesto en la autorización administrativa de uso excepcional, siendo exigibles los requisitos correspondientes a las pruebas deportivas recogidos en el artículo 3º de este anexo. La circulación por la vía pública de estas agrupaciones de vehículos podrá estar precedida y seguida de un vehículo piloto.

Art. 7. *Eventos que derivan en afectación o entorpecimiento del tráfico ordinario.*- Aquellos eventos cuya celebración no precise el cierre total o parcial de la vía, pero pueda originar afectación o entorpecimiento del tráfico ordinario, deberán ser comunicados por su organizador a la autoridad competente en materia de gestión del tráfico con veinte días naturales de antelación, indicando:

- Descripción del evento y estimación del número de participantes.
- Identificación de los organizadores.
- Itinerario, fechas y horarios de realización.
- Comunicación de celebración del evento a los ayuntamientos de las localidades por las que aquel discurra.

No se celebrarán este tipo de eventos en itinerarios en que existan restricciones o limitaciones a la circulación impuestas por el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, por la autoridad autonómica responsable de la gestión del tráfico.”

Veintiocho. Se incorpora un anexo V “Velocidades máximas en vías interurbanas”, con el siguiente contenido:

“ ANEXO V

“Velocidades máximas en vías interurbanas”

(*)	Autopistas y autovías	Carreteras convencionales y resto de vías interurbanas
Clase 1: Automóviles con masa máxima autorizada inferior a 3.500 kilogramos	120 100 (con remolque)	90
Clase 2: Automóviles con masa máxima autorizada superior a 3.500 kilogramos.	100 90 (vehículos con remolque y camiones)	80

En carreteras convencionales con separación física de los dos carriles de circulación, el titular de la vía podrá fijar un límite máximo de 100 km/h para automóviles de la Clase 1. En estas vías, el límite máximo para automóviles de la clase 2, será de 90 km/h.

Además, en todo tipo de vías, los autobuses autorizados a transportar pasajeros de pie no podrán superar los 80 km/h, los vehículos y conjuntos de vehículos especiales y tipo quad los 70 km/h y los ciclomotores y cuadriciclos ligeros, los 45 km/h.

Los vehículos y conjuntos de vehículos en régimen de transporte especial se regirán por los límites de velocidad previstos en el anexo III de este reglamento.

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.

Los vehículos amparados por permisos para pruebas o ensayos podrán exceder las velocidades máximas establecidas, en los términos señalados en el propio permiso. “

Veintinueve. Se incorpora un anexo VI “Velocidades máximas en vías urbanas y travesías”, con el siguiente contenido:

ANEXO VI
 “Velocidades máximas en vías urbanas y travesías”

Vías urbanas y travesías en general	Vías urbanas con un solo carril y sentido único de circulación	Vías urbanas con plataforma única de calzada y acera
50 (**)	30 (*)	20 (*)

(*) En las vías que considere oportuno, la Autoridad Municipal podrá elevar este límite hasta 50 km/h, aunque deberá indicarlo mediante la correspondiente señalización específica.

(**) En este caso el límite podrá ser rebajado 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, el límite podrá ser ampliado 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 autorizados a transportar pasajeros de pie no podrán superar los 80 km/h.”

Disposición transitoria única. *Prohibición de uso de cascos de protección certificados.*

La prohibición de uso de cascos de protección certificados según norma UNE 26-428-91, entrará en vigor un año después de la publicación de la presente disposición.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo establecido en el presente reglamento.

Disposición final primera. *Entrada en vigor.*

El presente Reglamento entrará en vigor a los tres meses de su publicación en el Boletín Oficial del Estado.

Borrador de trabajo
