

GUÍA DE SEGURIDAD VIAL



GUÍA DE SEGURIDAD VIAL EN ESPAÑA

Aviso legal y condiciones de uso

Distribución libre · Uso divulgativo · Sin fines comerciales

Versión 1.0 · Basada en la normativa española vigente a 2025

AVISO LEGAL Y CONDICIONES DE USO

Antes de comenzar la lectura de esta guía, le rogamos que dedique unos minutos a leer el presente aviso. Contiene información importante sobre el propósito de este documento, las condiciones bajo las que puede distribuirse y los límites de responsabilidad aplicables a su contenido.

1. Naturaleza y finalidad de esta guía

Esta guía ha sido elaborada con una finalidad exclusivamente divulgativa y pedagógica: contribuir a la mejora de la seguridad vial poniendo a disposición del conjunto de la ciudadanía —conductores, motoristas, ciclistas, usuarios de vehículos de movilidad personal y peatones— información clara, accesible y actualizada sobre las principales normas de circulación vigentes en nuestro país.

No tiene ningún propósito comercial. No ha sido elaborada por encargo de ningún organismo público ni privado, no contiene publicidad de ningún tipo y no está vinculada a intereses económicos de ninguna clase. Su única razón de ser es la convicción de que el conocimiento de las normas y de los comportamientos seguros es una de las herramientas más eficaces para reducir los accidentes de tráfico y sus consecuencias sobre las personas.

Su contenido es meramente informativo. Esta guía no constituye asesoramiento jurídico, legal ni técnico de ninguna clase. No sustituye en ningún caso la consulta de los textos legales oficiales, la orientación de un profesional cualificado ni las indicaciones de las autoridades competentes en materia de tráfico y seguridad vial.

Propósito: Esta guía existe porque creemos que más información produce más seguridad. Si su lectura contribuye a que una sola persona conduzca con más prudencia, cruce la calle con más atención o respete mejor a los demás usuarios de la vía, habrá cumplido su objetivo.

2. Distribución libre y uso permitido

Esta guía se publica bajo una licencia de distribución libre. Cualquier persona, entidad, organización, centro educativo, empresa, asociación o administración pública puede reproducirla, distribuirla, compartirla, imprimirla o utilizarla como material de apoyo, sin necesidad de solicitar autorización previa y sin coste alguno, siempre que se respeten las siguientes condiciones:

Uso no comercial: esta guía no puede venderse ni distribuirse como parte de un producto o servicio de pago. Su reproducción total o parcial con fines comerciales queda expresamente excluida de esta licencia.

Integridad del contenido: si se reproduce o distribuye total o parcialmente, debe hacerse respetando el contenido original sin modificaciones que puedan alterar su sentido, inducir a error o atribuir al documento afirmaciones que no contiene.

Mención de la versión: cuando sea posible, se recomienda indicar la versión y la fecha de elaboración del documento que se está distribuyendo, para que los destinatarios puedan verificar si existe una versión más actualizada.

Sin restricciones adicionales: quien redistribuya esta guía no puede imponer condiciones más restrictivas que las aquí establecidas. La libertad de distribución es irrenunciable.

En resumen: Comparte esta guía con quien creas que puede beneficiarse de su lectura. Envíala por correo electrónico, imprímela, inclúyela en materiales formativos, publícala en tu web o en redes sociales. Lo único que pedimos es que no la vendas y que no la modifiques de forma que pueda inducir a error.

3. Vigencia de la normativa: la necesidad de revisión continua

La normativa de tráfico y seguridad vial es uno de los ámbitos del derecho español que experimenta cambios con mayor frecuencia. Las modificaciones pueden provenir de múltiples fuentes: reformas legislativas del Parlamento, cambios en los reglamentos aprobados por el Gobierno, nuevas instrucciones y circulares de la Dirección General de Tráfico, sentencias judiciales con efecto normativo, y transposición de directivas y reglamentos de la Unión Europea.

Esta guía ha sido elaborada tomando como referencia la normativa española vigente en el momento de su redacción, que incluye:

- El Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre), con sus modificaciones posteriores.
- El Reglamento General de Circulación, en su versión actualizada en julio de 2025.
- El Reglamento General de Vehículos y otras disposiciones complementarias vigentes en la misma fecha.
- La normativa europea aplicable, en particular el Reglamento (UE) 2019/2144 sobre seguridad general de vehículos.

Sin embargo, cualquiera de estos textos puede haber sido modificado —total o parcialmente— con posterioridad a la fecha de elaboración de esta guía. Las cuantías de las multas, los límites de velocidad, los requisitos de equipamiento, las condiciones de homologación de vehículos y cualquier otro dato concreto que figure en este documento pueden haber variado desde su publicación.

Por esta razón, es imprescindible que el lector contraste cualquier información que vaya a aplicar en una situación concreta con las fuentes oficiales actualizadas, **especialmente antes de tomar decisiones que puedan tener consecuencias legales, económicas o de seguridad.**

Fuentes oficiales para verificar la normativa vigente

Sede electrónica de la DGT: sede.dgt.gob.es

Portal del BOE (Boletín Oficial del Estado): boe.es

Aplicación oficial de la DGT: miDGT (disponible en App Store y Google Play)

Ordenanzas municipales: sede electrónica de cada ayuntamiento

Las ordenanzas municipales merecen una mención especial: como se indica en varios bloques de esta guía, muchos aspectos de la normativa de tráfico en el entorno urbano están regulados por los ayuntamientos, que pueden establecer condiciones más restrictivas o específicas que las recogidas en la normativa estatal. La normativa de un municipio puede diferir significativamente de la de otro, y ambas pueden haber cambiado desde la elaboración de este documento.

4. Exención de responsabilidad

La información contenida en esta guía se ha elaborado con el máximo rigor y cuidado, con la voluntad de reflejar fielmente la normativa vigente en el momento de su redacción. Sin embargo, dado su carácter exclusivamente divulgativo y la posibilidad de que la normativa haya cambiado desde su publicación, se hace constar expresamente lo siguiente:

Esta guía tiene carácter meramente divulgativo. Su contenido no constituye asesoramiento jurídico, legal, técnico ni de ninguna otra naturaleza profesional. Los autores y distribuidores de esta guía no asumen ninguna responsabilidad por las decisiones que cualquier persona pueda tomar basándose en la información aquí contenida, ni por las consecuencias que dichas decisiones puedan acarrear.

En particular, y sin que esta enumeración tenga carácter limitativo, se declina expresamente cualquier responsabilidad derivada de:

- Cambios normativos producidos con posterioridad a la fecha de elaboración de esta guía que hayan modificado, derogado o sustituido cualquiera de las disposiciones aquí recogidas.
- Diferencias entre la normativa estatal recogida en esta guía y las ordenanzas municipales aplicables en cada municipio concreto.
- Errores, omisiones o imprecisiones involuntarias en la redacción o interpretación de la normativa.
- El uso que cualquier persona haga de la información contenida en esta guía en situaciones concretas de tráfico, en procedimientos administrativos o en actuaciones de naturaleza judicial.
- Cualquier daño, perjuicio, sanción, accidente o consecuencia negativa de cualquier naturaleza que pudiera producirse como resultado de actuar o dejar de actuar basándose en el contenido de esta guía.

Para cualquier situación concreta que requiera certeza jurídica —recursos contra multas, reclamaciones de responsabilidad civil, procedimientos penales relacionados con accidentes de tráfico, o cualquier otra cuestión de naturaleza legal— se recomienda siempre consultar a un abogado o profesional cualificado en la materia.

5. Compromiso de actualización y versiones

Esta guía es un documento vivo. La normativa de tráfico cambia, la realidad de la movilidad evoluciona y los datos de siniestralidad se actualizan cada año. Por ello, el compromiso implícito en su publicación es el de revisar y actualizar su contenido de forma periódica para reflejar los cambios normativos más relevantes.

Cada versión actualizada llevará una numeración de versión (v1.0, v1.1, v2.0...) y una fecha de referencia que indique hasta qué momento se ha verificado la vigencia de la normativa recogida. Se recomienda a quienes distribuyan o utilicen esta guía:

- Verificar que están usando la versión más reciente disponible antes de distribuirla o utilizarla en actividades formativas.
- Indicar siempre la versión y la fecha de referencia cuando se distribuya o cite esta guía.
- No distribuir versiones antiguas una vez que se tenga conocimiento de que existe una versión actualizada que incorpora cambios normativos relevantes.

Versión actual: Esta es la versión 1.0 de la Guía de Seguridad Vial en España, elaborada con referencia a la normativa vigente en 2025. Cualquier cambio normativo posterior a esta fecha puede no estar reflejado en el presente documento.

6. Una palabra final

Detrás de cada norma de tráfico hay una razón de ser concreta: reducir el riesgo de que alguien salga a la calle y no regrese. Detrás de cada cifra de siniestralidad hay personas reales —familias, amigos, compañeros de trabajo— cuya vida cambió para siempre por un accidente que, en la mayoría de los casos, podría haberse evitado.

Esta guía no existe para que nadie pueda alegar desconocimiento de la norma en un procedimiento sancionador. Existe porque creemos que una ciudadanía mejor informada es una ciudadanía más segura, y porque estamos convencidos de que la seguridad vial es un bien común que todos contribuimos a construir o a deteriorar con cada decisión que tomamos en la vía pública.

Compártela, léela, coméntala. Y si en algún momento detectas un error, una información desactualizada o un contenido que podría mejorar, hazlo saber. Esta guía es de todos y para todos.

GUÍA DE SEGURIDAD VIAL EN ESPAÑA

Conductores · Motociclistas · Ciclistas · VMP · Peatones

INTRODUCCIÓN

1. ¿Qué es la seguridad vial y por qué importa?

La seguridad vial es el conjunto de políticas, normas, infraestructuras y comportamientos orientados a prevenir los accidentes de tráfico y reducir sus consecuencias sobre las personas. No se trata únicamente de cumplir la ley: es, ante todo, una actitud de respeto hacia uno mismo y hacia los demás usuarios de la vía pública.

En España, los accidentes de tráfico siguen siendo una de las principales causas de muerte y lesión grave entre la población. A pesar de los avances registrados en las últimas décadas, cada víctima mortal en carretera representa una tragedia que, en la mayoría de los casos, habría podido evitarse. Según los datos de la Dirección General de Tráfico (DGT), en 2023 fallecieron 1.142 personas en las vías españolas y miles más sufrieron lesiones de distinta gravedad.

Dentro de estas cifras, los motoristas y ciclomotoristas representan un porcentaje desproporcionadamente alto de víctimas mortales en relación con su presencia en el tráfico. Este hecho refleja la especial vulnerabilidad de quienes circulan sobre dos ruedas motorizadas y pone de manifiesto la importancia de abordar su seguridad de forma específica.

La seguridad vial no es responsabilidad exclusiva del Estado ni de los organismos competentes. Cada persona que ocupa una vía pública —ya sea al volante de un coche, sobre una moto o ciclomotor, en el sillín de una bicicleta, sobre un patinete eléctrico o simplemente caminando— tiene un papel activo en la construcción de un entorno más seguro. El conocimiento de las normas, la anticipación ante los riesgos y el respeto hacia los demás son las tres claves de una movilidad responsable.

Dato clave: En la última década, España ha reducido el número de fallecidos en carretera en más de un 40 %, gracias a mejoras legislativas, infraestructuras más seguras y una mayor concienciación ciudadana. El objetivo de la Estrategia de Seguridad Vial 2030 es reducir en un 50% el número de víctimas mortales con respecto al año 2019.

2. Marco legal: la normativa española de tráfico

El sistema normativo que regula la circulación vial en España se articula en torno a tres pilares fundamentales:

- El Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre), que constituye la norma de cabecera en esta materia y establece los principios generales, las infracciones y el régimen sancionador.
- El Reglamento General de Circulación, en su versión actualizada en julio de 2025. Esta actualización incorpora cambios relevantes en materia de velocidades, distancias de seguridad, uso de dispositivos electrónicos y regulación de los nuevos modos de transporte urbano.
- El Reglamento General de Vehículos y otras normas complementarias que regulan aspectos técnicos como la homologación, la Inspección Técnica de Vehículos (ITV) o los sistemas de seguridad activa y pasiva.

A esta normativa estatal hay que añadir las ordenanzas municipales, que en muchos casos concretan o amplían determinadas disposiciones —especialmente en materia de velocidad urbana, aparcamiento y uso de Vehículos de Movilidad Personal (VMP)— adaptándolas a las necesidades específicas de cada ciudad.

Esta guía toma como referencia la legislación estatal vigente y señala, cuando resulta relevante, las diferencias que pueden existir a nivel local.

3. La DGT y el carnet por puntos

La Dirección General de Tráfico (DGT) es el organismo de la Administración General del Estado responsable de la política de seguridad vial en España. Entre sus competencias se encuentran la gestión del Registro de Conductores e Infractores, la realización de campañas de concienciación, la regulación y supervisión de las autoescuelas, el control del estado de las vías y la publicación de estadísticas de siniestralidad.

Uno de los instrumentos más eficaces introducidos en los últimos años es el permiso de conducir por puntos, vigente en España desde 2006. Este sistema asigna a cada conductor un saldo de puntos que se va reduciendo cuando comete infracciones graves o muy graves. La pérdida total del saldo conlleva la retirada del permiso y la obligación de realizar un curso de sensibilización y reeducación vial para poder recuperarlo.

El saldo inicial es de **12 puntos** para los conductores con permiso consolidado, y de **8 puntos durante los dos primeros años** para los conductores noveles. Los puntos perdidos pueden recuperarse —hasta el máximo de 12— mediante la realización voluntaria de cursos homologados, siempre que no se hayan cometido nuevas infracciones durante el periodo correspondiente.

El sistema de puntos aplica a todos los permisos y licencias de conducción, incluyendo los que habilitan para conducir motocicletas y ciclomotores. En el caso de los permisos A1, A2 y A, la pérdida de puntos sigue las mismas reglas que para el permiso B, y las infracciones cometidas con cualquier vehículo computan sobre el mismo saldo de puntos del conductor.

Consulta tu saldo: Cualquier conductor puede consultar su saldo de puntos en la sede electrónica de la DGT (sede.dgt.gob.es) o a través de la aplicación miDGT, de forma gratuita y en tiempo real.

4. Los usuarios vulnerables: una mirada transversal

El concepto de usuario vulnerable es central en la normativa y en la política de seguridad vial moderna. Se define como tal a quienes, por las características de su modo de desplazamiento o por sus condiciones personales, están expuestos a un mayor riesgo de sufrir lesiones graves en caso de accidente.

La legislación española y la normativa europea reconocen como usuarios vulnerables, de manera especial, a:

- Los peatones, especialmente niños, personas mayores y personas con discapacidad.
- Los ciclistas, tanto en vías urbanas como interurbanas.
- Los usuarios de Vehículos de Movilidad Personal (patinetes eléctricos, monopatines, etc.).
- Los motoristas y ciclomotoristas, quienes, a pesar de circular sobre vehículos a motor, carecen de la protección estructural que ofrece la carrocería de un automóvil y quedan expuestos directamente al impacto en caso de accidente.

La especial vulnerabilidad de los motoristas merece una mención destacada. En España, las motocicletas y ciclomotores representan en torno al 3 % del parque de vehículos, pero sus conductores suponen más del 20 % de los fallecidos en carretera. Esta sobrerrepresentación en las estadísticas de siniestralidad se explica por factores como la menor visibilidad del vehículo, la ausencia de elementos de protección pasiva y, en algunos casos, por conductas de riesgo como el exceso de velocidad o la conducción entre carriles.

El principio de responsabilidad proporcional al riesgo establece que quien conduce un vehículo más pesado y potente tiene una mayor obligación de precaución hacia los usuarios más expuestos. Esto se traduce, por ejemplo, en la obligación de los conductores de automóviles de reducir la velocidad y mantener una distancia lateral mínima de 1,5 metros al adelantar a ciclistas, o de extremar la atención en los cruces donde pueden aparecer motoristas.

Esta guía está organizada en torno a los distintos perfiles de usuario, con el objetivo de que cada lector encuentre, de forma clara y accesible, la información que le resulta más relevante en su día a día.

Recuerda: La seguridad vial es una responsabilidad compartida. Conocer las normas que aplican a cada tipo de usuario ayuda no solo a protegerse a uno mismo, sino también a convivir mejor con el resto de personas que comparten el espacio público.

5. Estructura de esta guía

Esta guía se estructura en seis bloques temáticos, cada uno dedicado a un perfil de usuario o a una dimensión transversal de la seguridad vial:

- Bloque 1 – El conductor de coche: normas de circulación, velocidades, documentación, alcohol y drogas, sistemas de retención y tecnología de asistencia a la conducción.
- Bloque 2 – El motorista y el ciclomotorista: permisos de conducción, equipamiento de protección obligatorio y recomendado, normas específicas para dos ruedas motorizadas y factores de riesgo más frecuentes.
- Bloque 3 – Los ciclistas: derechos y obligaciones, equipamiento, dónde circular y convivencia con el tráfico motorizado.

- Bloque 4 – Vehículos de Movilidad Personal (VMP): qué son y qué no son, requisitos del vehículo y del usuario, y dónde está permitida su circulación.
- Bloque 5 – Los peatones: normas de circulación peatonal, cruces, visibilidad y colectivos especialmente vulnerables.
- Bloque 6 – Convivencia entre todos los usuarios: jerarquía de la vía, zonas de coexistencia y cultura del respeto mutuo.

Cada bloque está redactado en un lenguaje claro y accesible, sin renunciar al rigor normativo. Al final de la guía se incluye un cuadro resumen de las principales sanciones y un apartado de recursos y referencias oficiales.

Esta guía se basa en la normativa española vigente en 2025, incluyendo las modificaciones introducidas al Reglamento General de Circulación (julio de 2025). Ante cualquier duda de carácter legal o administrativo, se recomienda consultar la sede electrónica de la DGT o recurrir a un profesional cualificado.

GUÍA DE SEGURIDAD VIAL EN ESPAÑA

BLOQUE 1**El conductor de coche***Permiso · Vehículo · Normas · Alcohol · Retención · Tecnología***BLOQUE 1: EL CONDUCTOR DE COCHE**

Conducir un automóvil implica asumir una responsabilidad directa sobre la seguridad propia y la de los demás usuarios de la vía. En España, el marco normativo que regula la conducción de turismos es uno de los más completos de Europa, y ha experimentado actualizaciones importantes en los últimos años. Este bloque recorre todos los aspectos esenciales que debe conocer cualquier conductor: desde los requisitos para obtener y conservar el permiso, hasta las normas de circulación, el uso obligatorio de sistemas de retención y las obligaciones derivadas de la incorporación de nuevas tecnologías a los vehículos.

1.1 El permiso de conducir y el sistema de puntos**Tipos de permiso**

Para conducir un turismo en España es necesario estar en posesión del permiso de conducción de clase B, que habilita para circular con vehículos de hasta 3.500 kg de masa máxima autorizada y con un máximo de ocho plazas además del conductor. Este permiso permite también remolcar un remolque ligero de hasta 750 kg, y con la formación adicional correspondiente, un remolque de hasta 3.500 kg.

La edad mínima para obtener el permiso B es de 18 años. No obstante, la UE aprobó la modalidad de permiso B acompañado (conducción acompañada desde los 17 años), que permitirá a los jóvenes acumular experiencia de conducción antes de obtener el permiso definitivo, siempre bajo la supervisión de un acompañante autorizado, pero que al momento no está publicada en el BOE y por tanto no está aprobada.

Sistema de puntos

El permiso de conducir por puntos, vigente desde julio de 2006, es uno de los pilares del sistema de seguridad vial español. Cada titular del permiso dispone de un saldo inicial de puntos que puede perder al cometer infracciones graves o muy graves, y recuperar mediante la realización de cursos de sensibilización:

- 12 puntos: saldo de los conductores con permiso consolidado (más de dos años de antigüedad).
- 8 puntos: saldo inicial de los conductores noveles durante los primeros dos años.
- Recuperación ordinaria: por cada dos años sin infracciones se recuperan 2 puntos, hasta un máximo de 12.
- Recuperación extraordinaria: mediante cursos homologados de sensibilización y reeducación vial (hasta 6 puntos por curso, una vez cada dos años).
- Pérdida total: implica la retirada del permiso. Para recuperarlo es necesario superar un curso de sensibilización y reeducación vial y, transcurrido el plazo establecido, volver a aprobar las pruebas teórica y práctica.

- Si en 3 años no se comete ninguna infracción que reste puntos, se incrementará en 2 puntos los puntos iniciales, llegando a tener 14.
- Tras otros 3 años sin infracciones, se sumará otro punto más, quedando el total en 15.

Noveles: Durante los dos primeros años de permiso, el conductor novel parte de 8 puntos y pueden recuperar puntos con limitaciones mediante cursos. El saldo máximo no puede superar los 8 puntos hasta cumplir dos años de antigüedad.

Renovación del permiso

El permiso B debe renovarse periódicamente mediante reconocimiento médico y psicotécnico en un centro autorizado:

- Hasta los 65 años: renovación cada 10 años.
- Entre 65 y 70 años: renovación cada 5 años.
- A partir de los 70 años: renovación cada 2 años.

El reconocimiento evalúa la agudeza visual, la audición, los tiempos de reacción y el estado general de salud. La superación de estas pruebas es requisito indispensable para mantener la validez del permiso.

1.2 El vehículo: obligaciones y equipamiento

Documentación obligatoria

Todo conductor debe llevar consigo, o tener disponible de forma electrónica a través de la aplicación miDGT, la siguiente documentación:

- Permiso de circulación del vehículo.
- Ficha técnica (permiso ITV) en vigor.
- Permiso de conducción del titular.
- Justificante del seguro obligatorio de responsabilidad civil en vigor.

Desde la aprobación del nuevo Reglamento, la documentación en formato digital a través de aplicaciones oficiales tiene la misma validez legal que la documentación en papel, siempre que sea verificable por los agentes de tráfico.

Novedad 2025: La DGT ha ampliado las funcionalidades de la aplicación miDGT para permitir la presentación digital del permiso de circulación y del seguro del vehículo durante los controles de tráfico.

La ITV: inspección técnica del vehículo

La Inspección Técnica de Vehículos (ITV) es obligatoria y su periodicidad varía según la antigüedad del vehículo:

- Vehículos nuevos: primera ITV a los 4 años desde la matriculación.
- Entre 4 y 10 años de antigüedad: cada 2 años.
- A partir de 10 años: anualmente.

El incumplimiento de los plazos de ITV constituye una infracción grave sancionada con multa de 200 euros. Circular con una ITV desfavorable o con deficiencias graves puede suponer la inmovilización del vehículo.

Equipamiento obligatorio

Todo turismo que circule por vías españolas debe llevar a bordo los siguientes elementos:

- Chaleco reflectante de alta visibilidad (categoría EN 471): debe llevarse dentro del habitáculo, no en el maletero, para poder ponérselo antes de descender del vehículo en caso de emergencia.
- Señal de emergencia V16 homologada con conexión a la DGT.
- Rueda de repuesto o kit de reparación de neumáticos (según equipamiento de fábrica).

Atención: El uso de triángulos de señalización en autopistas y autovías han dejado de ser válidos, al implicar un riesgo elevado para quien los coloca. La señal V16 emite una alerta luminosa y puede enviar la posición del vehículo averiado a la DGT, por lo que es la opción más segura.

Etiqueta medioambiental y Zonas de Bajas Emisiones

La DGT clasifica los vehículos según sus emisiones contaminantes mediante un sistema de etiquetas de colores:

- Etiqueta CERO: vehículos eléctricos, de hidrógeno e híbridos enchufables con más de 40 km de autonomía eléctrica.
- Etiqueta ECO: híbridos no enchufables y vehículos de gas.
- Etiqueta C: gasolina Euro 4 o superior (matriculados desde 2006) y diésel Euro 6 (desde 2014).
- Etiqueta B: gasolina Euro 3 (desde 2001) y diésel Euro 4 o 5 (desde 2006).
- Sin etiqueta: vehículos más antiguos, con las mayores restricciones de acceso.

Las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) son de implantación obligatoria en municipios de más de 50.000 habitantes desde enero de 2023. En ciudades como Madrid (Madrid Central y Distrito Centro), Barcelona (Zona de Bajas Emisiones) o Sevilla, las restricciones de circulación en función de la etiqueta ambiental pueden afectar significativamente al uso del vehículo.

1.3 Normas de circulación

Límites de velocidad

Los límites de velocidad en España están fijados por el Reglamento General de Circulación y son los siguientes:

Tipo de vía	Turismos y motos	Con remolque / furgonetas
Autopistas y autovías	120 km/h	100 km/h
Carreteras convencionales con arcén \geq 1,5 m	90 km/h	80 km/h
Vías urbanas (con más de un carril por sentido)	50 km/h	50 km/h
Vías urbanas de un carril por sentido	30 km/h	30 km/h
Zonas 20 (plataforma única, coexistencia)	20 km/h	20 km/h

Estos límites son máximos, no objetivos. El conductor debe adaptar siempre la velocidad a las condiciones reales de la vía: estado del firme, visibilidad, tráfico, condiciones meteorológicas y características del vehículo.

Importante: En 2021 se redujo a 30 km/h el límite en calles urbanas con un carril por sentido de circulación. Este cambio supuso una de las modificaciones más significativas de la normativa vial de los últimos años y afecta a la gran mayoría de las calles residenciales españolas.

En 2026, la DGT está implementando de forma progresiva límites de velocidad inferiores a 120 km/h en autovías españolas, bajando comúnmente a 100 km/h o 80 km/h en tramos específicos. Esta medida, aplicada por seguridad vial, visibilidad o condiciones de tráfico, usa radares de tramo para obligar al cumplimiento, marcando el fin progresivo de los 120 km/h generales.

Distancias de seguridad

La distancia de seguridad es el espacio mínimo que debe mantenerse con el vehículo precedente para poder frenar con seguridad en caso de parada brusca. Aunque la normativa no fija una distancia en metros, establece como criterio que debe ser suficiente para garantizar la detención del vehículo sin colisión.

Como referencia práctica, se recomienda aplicar la regla de los dos segundos en condiciones normales: el vehículo propio debe tardar al menos dos segundos en alcanzar el punto que acaba de rebasar el vehículo precedente. En condiciones de lluvia, niebla o calzada deslizante, este intervalo debe ampliarse a cuatro o cinco segundos.

- Distancia de seguridad insuficiente: infracción grave, 4 puntos y multa de 200 €.

Adelantamientos

El adelantamiento es una de las maniobras de mayor riesgo en carretera. Las normas fundamentales son:

- Solo está permitido adelantar por la izquierda, salvo en los casos expresamente señalizados (carretera de sentido único, etc.).
- Antes de iniciar el adelantamiento, el conductor debe asegurarse de que la vía está libre en la distancia necesaria y de que puede completar la maniobra sin riesgo.
- Al adelantar a ciclistas: distancia lateral mínima de 1,5 metros y reducción de la velocidad en 20 km/h respecto al límite establecido.
- Está prohibido adelantar en curvas sin visibilidad, en pasos a nivel, en intersecciones y en los tramos señalizados con línea continua.

Prioridad de paso

Las normas de prioridad de paso son esenciales para la fluidez y la seguridad del tráfico:

- En intersecciones sin señalizar: tiene prioridad el vehículo que viene por la derecha.
- Ceda el paso y stop: obligan a dar prioridad a todos los vehículos que circulan por la vía a la que se accede. El stop exige detenerse siempre, aunque la vía esté libre.
- Rotondas: tienen prioridad los vehículos que ya circulan dentro de la rotonda sobre los que pretenden incorporarse.
- Pasos de peatones: el conductor debe ceder el paso a los peatones que estén cruzando o vayan a cruzar. La prioridad del peatón en el paso habilitado es absoluta.
- Vehículos de emergencia con señales acústicas y luminosas activas: todos los vehículos deben cederles el paso y, si es necesario, detenerse.

El pasillo de emergencia

El pasillo de emergencia es un espacio libre que los conductores deben crear entre los carriles cuando el tráfico se detiene en autopistas, autovías y vías de doble calzada, para permitir el paso de los vehículos de emergencia:

- En vías de dos carriles: el carril izquierdo se desplaza hacia la izquierda y el carril derecho hacia la derecha.
- En vías de tres o más carriles: el carril izquierdo se desplaza hacia la izquierda; el resto de carriles se desplazan hacia la derecha.
- El pasillo debe formarse tan pronto como el tráfico se detenga o ralentice de forma significativa, sin esperar a ver llegar los vehículos de emergencia.

Atención: No formar el pasillo de emergencia cuando sea obligatorio constituye una infracción grave sancionada con multa de 200 euros y pérdida de 4 puntos. En caso de entorpecer la llegada de los servicios de emergencia, la sanción puede agravarse.

Conducción en condiciones adversas

Las condiciones meteorológicas adversas exigen adaptar la velocidad y aumentar las distancias de seguridad. Algunas obligaciones específicas:

- Lluvia: encender las luces de cruce; reducir la velocidad; evitar frenadas bruscas para prevenir el aquaplaning.
- Niebla densa: usar las luces antiniebla traseras (y delanteras si la visibilidad es inferior a 50 metros); velocidad máxima de 50 km/h si la visibilidad es inferior a 50 metros.
- Nieve o hielo: obligatorio el uso de neumáticos de invierno o cadenas cuando así lo indique la señalización. Reducir drásticamente la velocidad y aumentar la distancia de seguridad.
- Viento fuerte: especial precaución en viaductos, zonas despejadas y al cruzarse con vehículos de gran superficie lateral (camiones, autobuses).

1.4 Alcohol, drogas y distracciones

Tasas de alcoholemia

La legislación española establece tasas máximas de alcohol en sangre y en aire espirado para los conductores:

- Conductores en general: 0,5 g/l en sangre o 0,25 mg/l en aire espirado.
- Conductores noveles (menos de dos años de permiso) y conductores profesionales: 0,3 g/l en sangre o 0,15 mg/l en aire espirado.

Superar estas tasas constituye una infracción muy grave. La conducción con una tasa superior al doble del límite permitido puede conllevar, además de la sanción administrativa, responsabilidad penal. La negativa a someterse a las pruebas de detección de alcohol constituye delito.

Dato: El alcohol está presente en aproximadamente el 30 % de los accidentes mortales de tráfico en España. Incluso con tasas por debajo del límite legal, el alcohol reduce significativamente los reflejos, la capacidad de atención y la percepción del riesgo.

Drogas al volante

La conducción bajo los efectos de cualquier droga o sustancia psicotrópica está prohibida con independencia de la cantidad detectada. A diferencia del alcohol, no existe una tasa mínima permitida: la mera presencia de drogas en el organismo es suficiente para que se aplique la sanción.

Las pruebas de detección se realizan mediante análisis de saliva en el lugar del control o mediante extracción de sangre. El resultado positivo conlleva multa de 1.000 euros, pérdida de 6 puntos y la posibilidad de inmovilización del vehículo. En caso de accidente o conducción manifiestamente peligrosa, puede derivar en responsabilidad penal.

El teléfono móvil y otras distracciones

El uso del teléfono móvil al volante es una de las principales causas de accidente en la actualidad. La normativa española prohíbe su uso de forma muy amplia:

- Prohibido sujetar el teléfono con la mano mientras se conduce, aunque el vehículo esté detenido en un semáforo o en un atasco.
- El uso de auriculares está prohibido durante la conducción. Los sistemas de manos libres integrados en el vehículo son los únicos sistemas permitidos.
- Los sistemas de navegación y las pantallas del vehículo solo pueden manejarse cuando el vehículo está detenido. Su manipulación en movimiento está expresamente prohibida.
- Otras distracciones sancionables: comer, beber, maquillarse, leer o cualquier actividad que distraiga la atención de la conducción.

Sanción: El uso del teléfono móvil al volante conlleva una multa de 500 euros y la pérdida de 6 puntos del carnet. Es una de las infracciones más graves del catálogo vigente.

1.5 Sistemas de retención y seguridad pasiva

El cinturón de seguridad

El cinturón de seguridad es el sistema de seguridad pasiva más eficaz disponible en los vehículos. Su uso es obligatorio para todos los ocupantes del vehículo, tanto en vías urbanas como interurbanas, tanto en asientos delanteros como traseros.

El cinturón reduce el riesgo de muerte en una colisión frontal en aproximadamente un 45 % y en vuelco en un 75 %. A pesar de su eficacia demostrada, un porcentaje significativo de los fallecidos en accidente de tráfico no llevaba el cinturón puesto en el momento del siniestro.

- No usar el cinturón: infracción grave, 4 puntos y multa de 200 euros. La responsabilidad es del propio ocupante si es mayor de edad, y del conductor si el ocupante es menor.

Excepciones: Existen excepciones al uso obligatorio del cinturón para determinados conductores profesionales (reparto en zonas urbanas con paradas frecuentes), personas con certificado médico acreditativo y en determinadas maniobras de aparcamiento. Estas excepciones son muy limitadas y deben acreditarse documentalmente.

Sistemas de Retención Infantil (SRI)

Los menores de 135 cm de estatura deben utilizar siempre un sistema de retención infantil homologado y adaptado a su talla y peso. La normativa española, en línea con el Reglamento UNECE R129 (i-Size), establece las siguientes directrices:

- Hasta 15 meses (aproximadamente): obligatorio viajar en sentido contrario a la marcha, en silla de bebé o portabebés homologado.
- De 15 meses hasta 105 cm de estatura: puede utilizarse una silla orientada en el sentido de la marcha, aunque se recomienda mantener la orientación contraria el mayor tiempo posible.
- Entre 105 y 135 cm: silla con respaldo o alzador con respaldo homologado.
- A partir de 135 cm: pueden utilizar el cinturón de adulto sin necesidad de SRI.

Los SRI deben instalarse preferentemente en los asientos traseros. Si el niño debe viajar en el asiento delantero con un SRI orientado contra la marcha, el airbag frontal del pasajero debe desactivarse obligatoriamente.

Infracción grave: El incumplimiento de las normas sobre SRI conlleva multa de 200 euros y pérdida de 4 puntos. No existe ninguna excepción que justifique que un menor viaje sin el sistema de retención adecuado.

1.6 Conducción sostenible y tecnología

Sistemas ADAS obligatorios en vehículos nuevos

El Reglamento General de Seguridad de la UE (GSR2), plenamente aplicable desde julio de 2024 a todos los vehículos nuevos comercializados en Europa, establece la obligatoriedad de una serie de sistemas avanzados de asistencia a la conducción (ADAS):

- Sistema de frenado de emergencia autónomo (AEB): detecta peatones, ciclistas y vehículos y frena automáticamente si el conductor no reacciona.
- Aviso de cambio involuntario de carril (LDW): alerta cuando el vehículo abandona el carril sin señalizar.
- Adaptador inteligente de velocidad (ISA): lee las señales de velocidad y advierte al conductor si la supera. En su versión más avanzada, puede limitar la velocidad automáticamente.
- Sistema de detección de somnolencia y distracción: monitoriza el comportamiento del conductor y emite alertas si detecta signos de fatiga.
- Registrador de datos del evento (EDR): registra datos técnicos del vehículo durante los instantes previos a una colisión, con fines de investigación de accidentes.

Aunque estos sistemas son de gran ayuda, no sustituyen a la atención del conductor. Su activación puede generar una falsa sensación de seguridad que conviene evitar.

Vehículos eléctricos e híbridos

La creciente presencia de vehículos eléctricos e híbridos en las carreteras españolas introduce algunas particularidades que todos los conductores deben conocer:

- Silenciosidad a baja velocidad: por debajo de 20 km/h, los vehículos eléctricos e híbridos están obligados a emitir un sonido artificial (AVAS) para alertar a peatones y ciclistas. A velocidades superiores, el ruido aerodinámico y de rodadura es suficiente.
- Puntos de recarga: la red de recarga pública en España supera los 30.000 puntos de carga en 2025 y sigue en expansión. Las zonas de estacionamiento reservadas para recarga no pueden ser ocupadas por vehículos no eléctricos o que no estén en proceso de carga.

- Etiqueta CERO: permite el acceso a las Zonas de Bajas Emisiones sin restricciones y, en muchos municipios, bonificaciones en el estacionamiento regulado.

Conducción eficiente

La conducción eficiente no solo reduce el consumo de combustible y las emisiones contaminantes, sino que también contribuye a la seguridad vial al promover una conducción más anticipativa y suave:

- Mantener una velocidad constante y anticipar los cambios de marcha reduce el consumo entre un 15 y un 20 %.
- Circular a 120 km/h consume un 25 % más que a 100 km/h en las mismas condiciones.
- El mantenimiento correcto del vehículo (presión de neumáticos, filtros, aceite) tiene un impacto directo en el consumo y en la seguridad.

Resumen de sanciones más habituales para conductores

La siguiente tabla recoge las infracciones más frecuentes relacionadas con la conducción de turismos, con indicación de la pérdida de puntos y la cuantía orientativa de la multa según la normativa vigente en 2025:

Infracción	Puntos	Multa aprox.
Superar la velocidad en > 60 km/h	6 pts	600 € (puede llegar a retirada)
Superar la velocidad entre 41 y 60 km/h	4 pts	400 €
Superar la velocidad entre 21 y 40 km/h	2 pts	300 €
Uso del teléfono móvil al volante	6 pts	500 €
No usar cinturón de seguridad	4 pts	200 €
SRI incorrecto o ausente (menor)	4 pts	200 €
Conducir con tasa de alcohol 0,25–0,50 mg/l	4 pts	500 €
Conducir con tasa de alcohol > 0,50 mg/l	6 pts	1.000 €
Conducir bajo efectos de drogas	6 pts	1.000 €
No ceder paso en paso de peatones	4 pts	200 €
Saltarse un semáforo en rojo	4 pts	200 €
No respetar distancia de seguridad	4 pts	200 €
Circular sin seguro obligatorio	—	Hasta 3.000 €
No llevar chaleco o señal /V16	—	200 €

Nota: Las cuantías indicadas corresponden a las multas en su cuantía máxima. Muchas infracciones pueden beneficiarse de una reducción del 50 % si se paga voluntariamente en el plazo de 20 días naturales desde la notificación, siempre que no se recurra la sanción.

GUÍA DE SEGURIDAD VIAL EN ESPAÑA

BLOQUE 2

El motorista y el ciclomotorista

Permisos · Equipamiento · Normas · Riesgos · Conducción segura

BLOQUE 2: EL MOTORISTA Y EL CICLOMOTORISTA

Las motocicletas y los ciclomotores son vehículos con una larga tradición en España y una presencia muy significativa en el tráfico urbano e interurbano. Su agilidad, su menor huella de aparcamiento y su eficiencia en contextos de congestión los convierten en una opción de movilidad muy popular. Sin embargo, también son los vehículos cuya conducción entraña mayor riesgo personal: los motoristas y ciclomotoristas están expuestos directamente al impacto, carecen de la protección estructural de una carrocería y dependen en gran medida de su propio equipamiento de protección para mitigar las consecuencias de una caída o colisión.

Conocer en profundidad la normativa específica, seleccionar y usar correctamente el equipamiento adecuado y adoptar una actitud preventiva son las claves para disfrutar de la moto con la máxima seguridad posible.

Dato de siniestralidad: En España, los motoristas representan más del 20 % de los fallecidos en carretera, a pesar de suponer apenas el 3 % del parque de vehículos. Esta sobrerrepresentación convierte la seguridad en dos ruedas motorizadas en una prioridad absoluta de la política vial.

2.1 Permisos de conducción: tipos y requisitos

La conducción de vehículos de dos ruedas motorizadas en España está regulada por un sistema escalonado de permisos que combina la edad mínima del conductor con la potencia del vehículo. Este sistema de acceso progresivo tiene como objetivo que los conductores menos experimentados se inicien en la conducción de motos con vehículos de menor potencia antes de acceder a las motocicletas de mayor cilindrada.

Permiso	Edad mínima	Vehículos habilitados
AM	16 años	Ciclomotores (≤ 45 km/h, ≤ 50 cc o equiv. eléctrico) y cuadriciclos ligeros
A1	16 años	Motos hasta 125 cc / 11 kW y triciclos de motor hasta 15 kW
A2	18 años	Motos hasta 35 kW (47 CV) y relación potencia/peso $\leq 0,2$ kW/kg
A	20 años (con A2 de 2 años) / 24 años (acceso directo)	Cualquier motocicleta sin limitación de potencia

Acceso progresivo al permiso A

El permiso A —que habilita para conducir cualquier motocicleta sin limitación de potencia— solo puede obtenerse de dos formas:

- Acceso directo a los 24 años: el candidato puede presentarse directamente a las pruebas del permiso A sin necesidad de haber tenido previamente el A2.
- Acceso progresivo a los 20 años: si el conductor lleva al menos dos años en posesión del permiso A2, puede acceder al permiso A realizando únicamente las pruebas prácticas adicionales establecidas reglamentariamente, sin necesidad de repetir la prueba teórica.

Consejo: El acceso progresivo es la vía recomendada. Los dos años de experiencia con una moto de potencia limitada (A2) desarrollan habilidades y reflejos que resultan fundamentales cuando se pasa a conducir motos de mayor cilindrada y potencia.

El ciclomotor y el permiso AM

El ciclomotor es un vehículo de dos o tres ruedas con velocidad máxima de 45 km/h y motor de hasta 50 cc de cilindrada (o equivalente eléctrico). Para conducirlo se necesita el permiso AM, que puede obtenerse a partir de los 15 años en la modalidad de conducción acompañada, y a los 16 años de forma autónoma.

Aunque el ciclomotor se percibe a menudo como un vehículo de bajo riesgo por su menor velocidad, las estadísticas de siniestralidad muestran que sus conductores —en muchos casos jóvenes sin experiencia— tienen tasas de accidente proporcionalmente altas. El uso correcto del casco y la formación adecuada son especialmente importantes en este perfil de usuario.

El carnet por puntos y los permisos de moto

El sistema de puntos aplica de forma idéntica a todos los permisos de conducción, incluyendo los de motocicleta y ciclomotor. Las infracciones cometidas con cualquier vehículo —ya sea un coche, una moto o un ciclomotor— se descuentan del mismo saldo de puntos del conductor. Quien disponga de permiso B y A simultáneamente no tiene un saldo doble: ambos permisos comparten el mismo contador de puntos.

2.2 Equipamiento de protección: obligatorio y recomendado

El equipamiento de protección es para el motorista lo que la carrocería es para el conductor de un coche: la barrera entre el cuerpo y el impacto. Elegir bien el equipo, mantenerlo en buen estado y usarlo correctamente en cada salida puede marcar la diferencia entre una caída sin consecuencias y una lesión grave.

El casco: obligatorio y sin excepciones

El casco homologado es el elemento de protección más importante para el motorista y su uso es obligatorio en todo momento para el conductor y el pasajero, en cualquier tipo de vía y en cualquier circunstancia, sin excepción. No existe en la normativa española ninguna circunstancia que permita circular sin casco.

Los cascos comercializados en España deben cumplir la norma europea ECE 22.06 (la versión más reciente y exigente), que establece requisitos de resistencia al impacto, campo visual, sujeción y resistencia a la penetración. Algunos motoristas optan por cascos con certificación adicional FIM o SHARP, que ofrecen información comparativa sobre el nivel de protección real.

- Tipos de casco y su nivel de protección:
 - Integral: cubre completamente la cabeza y la mandíbula. Es el que ofrece mayor protección y el recomendado para circulación interurbana y alta velocidad.
 - Modular o abatible: combina las ventajas del integral con la comodidad de poder abrir la barbilla. Debe usarse siempre con la parte delantera cerrada durante la conducción.
 - Jet o abierto: cubre la cabeza y los laterales pero no la mandíbula. Adecuado para uso urbano a baja velocidad, aunque ofrece menor protección en caso de impacto frontal.
 - Enduro o cross: diseñado para uso todoterreno, con visera de sol pero sin pantalla frontal. No recomendado para uso en carretera sin pantalla adicional.

Atención: El casco debe sustituirse obligatoriamente tras cualquier impacto significativo, aunque no presente daños visibles. La estructura interna de poliestireno que absorbe el impacto queda deformada y pierde su capacidad protectora, aunque externamente parezca intacto.

Guantes: obligatorios desde 2024

Desde la entrada en vigor del nuevo Reglamento General de Circulación en 2025, el uso de guantes homologados es obligatorio para el conductor de motocicleta en vías interurbanas. Los guantes deben cumplir la norma EN 13594 y proteger especialmente el dorso de la mano, las articulaciones y la palma, que son las zonas más expuestas en una caída.

- Guantes de verano: fabricados en materiales transpirables con protecciones rígidas en nudillos y palma.
- Guantes de invierno o lluvia: con forro térmico o impermeable, sin sacrificar las protecciones.
- Guantes de cuero: alta resistencia a la abrasión, ideales para uso en carretera.

Recomendación: Aunque la normativa solo exige guantes en vía interurbana, se recomienda su uso también en ciudad. En una caída, el instinto natural es apoyar las manos en el suelo, y la abrasión en palmas y dedos es una de las lesiones más frecuentes y dolorosas.

Chaqueta y pantalón con protecciones

La chaqueta y el pantalón de moto homologados (norma EN 17092) incorporan protecciones rígidas o semirígidas en las zonas de mayor riesgo: codos, hombros, rodillas y caderas. Algunos modelos incluyen también protección dorsal, que es especialmente recomendable para la conducción en carretera.

Aunque su uso no es obligatorio por ley en España (a diferencia de los guantes y el casco), la evidencia sobre su eficacia en la reducción de lesiones es contundente. Una caída a 50 km/h sobre el asfalto sin protecciones adecuadas puede provocar abrasiones extensas y fracturas que podrían haberse evitado o reducido significativamente con el equipo correcto.

- Nivel de protección CE Nivel 1: protección básica, adecuada para uso urbano.
- Nivel de protección CE Nivel 2: protección reforzada, recomendada para carretera e interurbano.

Calzado específico de moto

El calzado de moto homologado (norma EN 13634) protege el tobillo, el maléolo y el pie frente al impacto y la torsión, que son lesiones muy frecuentes en accidentes de moto. Las botas de moto incorporan refuerzo en el talón, la punta y los laterales, así como una suela antideslizante.

El uso de zapatillas deportivas o calzado de calle durante la conducción, aunque habitual, no ofrece ninguna protección real en caso de caída y puede agravar significativamente las lesiones en el pie y el tobillo.

Ropa reflectante y visibilidad

La baja visibilidad del motorista es uno de los principales factores que contribuye a los accidentes. Muchos siniestros se producen porque el conductor del otro vehículo no ha visto la moto a tiempo. El uso de ropa con elementos reflectantes o de colores llamativos aumenta significativamente la visibilidad, especialmente en condiciones de poca luz.

- En vía interurbana nocturna o de baja visibilidad: obligatorio llevar el chaleco reflectante (o equipamiento con reflectantes incorporados de alta visibilidad).
- Se recomienda evitar la ropa exclusivamente oscura, especialmente en condiciones de poca luz.
- Los cascos de colores claros o con reflectantes mejoran la visibilidad de la cabeza, que es la parte más visible del motorista desde otros vehículos.

2.3 Normas de circulación específicas para motoristas

Límites de velocidad

Los límites de velocidad para motocicletas son en general los mismos que para los turismos, con la excepción de los ciclomotores, que tienen restricciones adicionales derivadas de su velocidad máxima de diseño:

Tipo de vía	Motos (A1/A2/A)	Ciclomotores (AM)
Autopistas y autovías	120 km/h	80 km/h (ciclomotores: prohibido)
Carreteras convencionales (arcén \geq 1,5 m)	90 km/h	70 km/h
Carreteras convencionales (arcén < 1,5 m)	90 km/h	70 km/h
Vías urbanas (más de un carril por sentido)	50 km/h	45 km/h (ciclomotores)
Vías urbanas (un carril por sentido)	30 km/h	30 km/h
Zonas 20	20 km/h	20 km/h

Prohibición importante: Los ciclomotores tienen prohibida la circulación por autopistas, autovías y vías de acceso restringido. Las motocicletas con permiso A1, A2 o A pueden circular por estas vías respetando los límites generales.

Posición en el carril y uso de la calzada

El motorista debe circular preferentemente por el centro o el tercio derecho del carril, evitando los bordes donde se acumula arena, grava, aceite y otros materiales que reducen la adherencia. En curvas, la posición en el carril es fundamental para mantener la trayectoria segura y ser visible para los vehículos en sentido contrario.

- Está prohibido circular entre dos filas de vehículos de forma peligrosa o que implique riesgo para otros usuarios (lo que coloquialmente se conoce como filtering o lane splitting). La normativa española no lo prohíbe expresamente en todas las circunstancias, pero sí cuando se realiza de forma peligrosa, a velocidad excesiva o en condiciones de tráfico fluido.
- Dos motocicletas pueden circular en paralelo dentro del mismo carril (en formación) siempre que no se ponga en riesgo la seguridad.
- El adelantamiento por la derecha está prohibido, salvo en situaciones expresamente permitidas (retenciones, vías de sentido único).

Adelantamientos

La moto es un vehículo que, por sus características, realiza adelantamientos con más frecuencia que los turismos. Esto implica también un mayor riesgo si no se ejecutan correctamente:

- Antes de adelantar: asegurarse de que la vía está libre en la distancia necesaria, señalar con el intermitente y comprobar los retrovisores y el ángulo muerto.
- Durante el adelantamiento: mantener una velocidad que permita completar la maniobra rápidamente sin superar el límite establecido.
- Prohibido adelantar en curvas sin visibilidad, en cruces, en pasos a nivel y donde esté señalizado con línea continua.
- Al ser adelantado: el motorista no debe aumentar la velocidad y debe facilitar la maniobra del adelantante.

Buena práctica: En carretera, antes de una curva cerrada, es preferible frenar antes de entrar que hacerlo dentro de la curva. La frenada en curva puede provocar la pérdida de adherencia y la caída, especialmente en firme mojado o con arena.

Ciclomotores: restricciones específicas

- Velocidad máxima de 45 km/h: no pueden superar este límite en ningún tipo de vía.
- Prohibidos en autopistas, autovías y vías de acceso restringido.
- En vías de doble sentido sin arcén, deben circular lo más a la derecha posible.
- No pueden remolcar ningún tipo de vehículo o remolque.

Pasajeros en moto

Transportar un pasajero en motocicleta está permitido siempre que el vehículo esté homologado para ello (sillín y reposapiés para el pasajero). El pasajero está sujeto a las mismas obligaciones que el conductor en materia de equipamiento:

- Casco homologado: obligatorio para el pasajero en todo momento.
- Guantes homologados: obligatorios en vía interurbana desde 2025.
- El pasajero debe sujetarse al conductor o a los asideros laterales y mantener los pies sobre los reposapiés en todo momento.
- Está prohibido llevar pasajeros en ciclomotores salvo en los específicamente diseñados y homologados para ello (con sillín y apoyapiés para el acompañante).
- Los menores de 7 años no pueden viajar como pasajeros en motocicleta.

2.4 Factores de riesgo específicos del motorista

La visibilidad: el riesgo invisible

La mayor parte de los accidentes en los que se ve implicada una motocicleta se producen porque el otro conductor no la ha visto, o la ha visto demasiado tarde. La moto ocupa menos espacio visual que un coche y puede quedar oculta en el ángulo muerto de otros vehículos, especialmente camiones y autobuses.

Estrategias para aumentar la visibilidad propia:

- Circular siempre con las luces de cruce encendidas, incluso de día (obligatorio en vía interurbana).

- Evitar circular en los ángulos muertos de otros vehículos, especialmente en vías de varios carriles.
- En intersecciones, reducir la velocidad aunque se tenga prioridad y asegurarse de que el otro conductor ha visto la moto antes de cruzar.
- Usar el claxon para hacerse notar en situaciones de riesgo.

El firme y las condiciones de la vía

La motocicleta tiene solo dos puntos de contacto con el suelo, lo que la hace mucho más sensible que un turismo a las irregularidades del firme y a los materiales que reducen la adherencia:

- Zonas de especial riesgo: marcas viales pintadas (especialmente mojadas), tapas de alcantarilla, gravilla, hojas húmedas, manchas de aceite, adoquines y raíles de tranvía.
- Firme mojado: la distancia de frenada puede multiplicarse por dos o por tres. Reducir la velocidad de forma anticipada y evitar frenadas bruscas.
- Curvas con poco radio: la pérdida de adherencia en curva es una de las causas más frecuentes de accidente. Entrar en la curva a velocidad adecuada y no frenar dentro de ella.
- Viento lateral: los viaductos, zonas despejadas y el cruce con vehículos de gran superficie pueden generar ráfagas de viento que afectan significativamente a la estabilidad de la moto.

Alcohol, drogas y fatiga

Los efectos del alcohol y las drogas son especialmente peligrosos en la conducción de motocicletas, ya que la moto exige un nivel de coordinación, reflejos y concentración mucho mayor que el coche. Las tasas permitidas son las mismas que para los conductores de turismos, pero el margen de seguridad real es mucho menor:

- Conductores en general: 0,5 g/l en sangre o 0,25 mg/l en aire espirado.
- Conductores noveles (menos de 2 años de permiso A, A2 o AM) y profesionales: 0,3 g/l en sangre o 0,15 mg/l en aire espirado.

La fatiga es otro factor de riesgo muy relevante en trayectos largos. Se recomienda realizar una parada de al menos 15 minutos cada dos horas de conducción, hidratarse correctamente y no iniciar un viaje largo tras una noche de poco descanso.

Dato: Según estudios de la DGT, el riesgo de accidente se multiplica por cuatro cuando el motorista conduce con una tasa de alcoholemia de 0,5 g/l, y por veinte cuando supera los 1,2 g/l. En la moto, donde el equilibrio y los reflejos son críticos, estos efectos son aún más determinantes.

La velocidad excesiva y la conducción agresiva

El exceso de velocidad es el factor de riesgo más frecuentemente asociado a los accidentes mortales de motoristas en carretera interurbana. La combinación de alta velocidad, curvas y firme irregular es especialmente peligrosa. Algunos comportamientos habituales entre ciertos motoristas que multiplican el riesgo:

- Superar ampliamente los límites de velocidad en carretera, especialmente en tramos sinuosos.
- Realizar maniobras de adelantamiento en condiciones de escasa visibilidad.
- Circular en grupo de forma desordenada o competitiva.
- El llamado 'wheelie' (circular sobre la rueda trasera) y otras acrobacias en vía pública: constituyen una infracción muy grave y ponen en riesgo tanto al conductor como a otros usuarios.

2.5 Conducción segura: técnica y formación

La técnica de conducción

Conducir una moto de forma segura no es solo cuestión de conocer las normas: requiere el dominio de una serie de técnicas específicas que se desarrollan con la práctica y, sobre todo, con formación adecuada:

- Frenada progresiva y combinada: usar siempre los dos frenos de forma progresiva. El freno delantero es el más eficaz (aporta entre el 70 y el 80 % de la capacidad de frenada), pero su uso brusco puede provocar el bloqueo de la rueda delantera y la caída. Los sistemas ABS, presentes en todas las motos nuevas de más de 125 cc desde 2016, ayudan a evitar este bloqueo.
- Trazada en curva: entrar en la curva amplio (exterior), pasar por el vértice (interior) y salir amplio (exterior) permite maximizar el radio de la curva y mantener mejor el control.
- Anticipación: el motorista debe leer la carretera con mucha más antelación que el conductor de un coche, identificando posibles riesgos (cruces, vehículos parados, firme en mal estado) con tiempo suficiente para reaccionar.
- Posición en el vehículo: una postura correcta (espalda recta, codos ligeramente flexionados, pies sobre los reposapiés, mirada al frente) mejora el control del vehículo y reduce la fatiga.

Sistemas de seguridad activa en motocicletas

Las motocicletas modernas incorporan cada vez más sistemas de seguridad activa que reducen el riesgo de accidente:

- ABS (Sistema Antibloqueo de Frenos): obligatorio en todas las motocicletas nuevas de más de 125 cc desde 2016. Evita el bloqueo de las ruedas durante la frenada, especialmente en firme mojado o en situaciones de emergencia.
- Control de tracción (TC): evita el patinaje de la rueda trasera durante la aceleración, especialmente útil en firme mojado o al salir de una curva.
- Control de estabilidad (IMU): los sistemas más avanzados utilizan una unidad de medición inercial para detectar el ángulo de inclinación de la moto y ajustar la respuesta del ABS y el control de tracción en función del ángulo de curva.
- Airbag de moto: disponible ya en algunos modelos de alta gama y en chaquetas airbag de activación electrónica.

Recomendación: Si vas a adquirir una moto de segunda mano, verifica que el sistema ABS esté en correcto funcionamiento. Es el sistema de seguridad activa más importante y su ausencia o mal funcionamiento aumenta significativamente el riesgo de caída en frenadas de emergencia.

Formación complementaria

La formación mínima exigida para obtener el permiso de conducción no es suficiente para desarrollar todas las habilidades necesarias para una conducción segura, especialmente en carretera. Existen en España diversas opciones de formación complementaria que permiten mejorar la técnica y reducir el riesgo:

- Cursos de conducción segura organizados por fabricantes, autoescuelas y clubs de motoristas: incluyen prácticas de frenada de emergencia, esquivas de obstáculos y conducción en circuito.
- Cursos de conducción off-road o en tierra: mejoran el control del vehículo en situaciones de baja adherencia, habilidades que luego son aplicables en carretera.

- Cursos de reciclaje para motoristas con experiencia: especialmente recomendables para quienes retoman la conducción tras un periodo largo de inactividad o acceden a una moto de mayor potencia.

Iniciativa DGT: La DGT promueve periódicamente campañas específicas de seguridad vial dirigidas a motoristas, con controles de velocidad, alcohol y equipamiento. Consulta la web de la DGT para conocer las actividades de formación y sensibilización disponibles en tu comunidad autónoma.

Resumen de sanciones más habituales para motoristas

La siguiente tabla recoge las infracciones más frecuentes relacionadas con la conducción de motocicletas y ciclomotores, con indicación de la pérdida de puntos y la cuantía orientativa de la multa según la normativa vigente en 2025:

Infracción	Puntos	Multa aprox.
Conducir sin casco homologado	4 pts	200 €
Casco mal abrochado o inadecuado	4 pts	200 €
Superar la velocidad en > 60 km/h	6 pts	600 €
Superar la velocidad entre 41 y 60 km/h	4 pts	400 €
Uso del teléfono móvil conduciendo	6 pts	500 €
Conducir con tasa de alcohol 0,15–0,30 mg/l (novel)	4 pts	500 €
Conducir con tasa de alcohol > 0,50 mg/l	6 pts	1.000 €
Conducir bajo efectos de drogas	6 pts	1.000 €
Circular entre carriles (filtering) de forma peligrosa	4 pts	200 €
No señalizar cambio de carril o maniobra	2 pts	200 €
Llevar pasajero sin casco homologado	4 pts	200 €
Circular sin guantes (recomendado, no sancionable)	—	—
ITV caducada	—	200 €
Circular sin seguro obligatorio	—	Hasta 3.000 €

Nota: Las cuantías indicadas corresponden a las multas en su cuantía máxima. Muchas infracciones pueden beneficiarse de una reducción del 50 % si se paga voluntariamente en el plazo de 20 días naturales desde la notificación, siempre que no se recurra la sanción.

Este bloque se basa en la normativa española vigente en 2025. Las cuantías de las multas y la pérdida de puntos pueden variar si se producen modificaciones normativas posteriores. Para consultas específicas, se recomienda acudir a la sede electrónica de la DGT (sede.dgt.gob.es) o a un profesional cualificado.

GUÍA DE SEGURIDAD VIAL EN ESPAÑA

BLOQUE 3

Los ciclistas

Marco legal · Equipamiento · Dónde circular · Convivencia · Bici eléctrica

BLOQUE 3: LOS CICLISTAS

El uso de la bicicleta como medio de transporte cotidiano ha experimentado en España un crecimiento sostenido durante la última década, impulsado por la mejora de las infraestructuras ciclistas en las ciudades, la creciente conciencia medioambiental y la popularización de la bicicleta eléctrica. Hoy, circular en bicicleta ya no es una actividad reservada al ocio o el deporte: es, para millones de personas, una forma habitual de desplazarse al trabajo, al colegio o a los comercios.

Este aumento de ciclistas en las vías públicas hace más necesario que nunca que tanto los propios ciclistas como los conductores de vehículos a motor conozcan con precisión las normas que regulan la convivencia en la carretera y en la ciudad. El ciclista es un usuario vulnerable que tiene derechos y obligaciones propios, y su seguridad depende tanto de su propio comportamiento como del respeto que le dispensen los demás usuarios.

Dato: Según la DGT, el número de ciclistas fallecidos en carretera en España se ha mantenido en torno a los 50-70 anuales en los últimos años, con un preocupante aumento de los accidentes en vía urbana asociado al crecimiento del tráfico ciclista en las ciudades.

3.1 Marco normativo: el ciclista como usuario de la vía

La bicicleta está reconocida en el ordenamiento jurídico español como un vehículo. Como tal, sus conductores están sujetos a las normas generales de circulación establecidas en el Reglamento General de Circulación, con las especificidades propias que la normativa reconoce para este tipo de vehículo.

El ciclista tiene la condición de usuario vulnerable, lo que implica que la normativa le otorga una protección reforzada en la vía pública. Esto se traduce, entre otras cosas, en la obligación de los conductores de vehículos a motor de extremar la precaución cuando se acercan a un ciclista y de mantener una distancia lateral mínima de 1,5 metros al adelantarlo.

No se necesita permiso de conducción

A diferencia de la motocicleta o el ciclomotor, la bicicleta no requiere permiso de conducción ni seguro obligatorio para circular. Tampoco es necesaria la matriculación del vehículo, aunque algunas ordenanzas municipales recomiendan o facilitan el registro voluntario de bicicletas como medida antirrobo.

Sin embargo, la ausencia de permiso no implica ausencia de responsabilidad. El ciclista está obligado a respetar todas las normas de circulación aplicables y puede ser sancionado por su incumplimiento. En caso de accidente por culpa del ciclista, este puede incurrir en responsabilidad civil e incluso penal.

Edad mínima para circular sin acompañamiento

La normativa española establece los siguientes requisitos de edad para circular en bicicleta por la vía pública:

- Menores de 8 años: solo pueden circular en bicicleta en espacios específicamente habilitados para ello (parques, carriles bici protegidos). No pueden hacerlo en calzada ni en acera.
- Entre 8 y 14 años: pueden circular en la calzada únicamente cuando vayan acompañados de un adulto. En acera, solo en los casos expresamente permitidos por la normativa local.
- A partir de 14 años: pueden circular de forma autónoma por la calzada, el carril bici y el arcén, respetando todas las normas de circulación aplicables.

Nota: Algunos municipios han desarrollado programas de educación vial ciclista para escolares que incluyen prácticas en vía pública. Estas actividades se realizan siempre con acompañamiento de adultos y dentro de itinerarios homologados.

3.2 Equipamiento obligatorio y recomendado

El casco: obligatorio para menores y en vía interurbana

El uso del casco es uno de los temas normativos más relevantes para los ciclistas en España. La obligatoriedad varía según la edad del ciclista y el tipo de vía:

- Menores de 16 años: obligatorio en todo tipo de vías, tanto urbanas como interurbanas, tanto en calzada como en carril bici.
- Mayores de 16 años en vía interurbana: obligatorio en carreteras, arcenes y cualquier vía fuera del ámbito urbano.
- Mayores de 16 años en vía urbana: no es obligatorio por ley estatal, aunque algunas ordenanzas municipales pueden establecer esta obligación en determinadas circunstancias. Se recomienda ampliamente su uso.

El casco de ciclista debe estar homologado según la norma europea EN 1078 (uso urbano y ciclismo de montaña) o EN 1080 (específica para menores). Los cascos de ciclismo de carretera cumplen normalmente también estas normas.

Atención: La antigua excepción que permitía quitarse el casco en pendientes ascendentes pronunciadas ha quedado derogada ya en reformas anteriores del Reglamento General de Circulación. El casco es obligatorio en todo momento cuando así lo exige la norma, independientemente de la inclinación de la vía.

Luces y elementos reflectantes

La visibilidad del ciclista es fundamental para su seguridad, especialmente en condiciones de poca luz. La normativa exige:

- Luz delantera blanca o amarilla: obligatoria cuando se circula de noche o en condiciones de visibilidad reducida (niebla, lluvia intensa, túneles). Debe ser visible a una distancia mínima de 100 metros.

- Luz trasera roja: obligatoria en las mismas condiciones que la delantera. Debe ser visible a al menos 100 metros.
- Reflectante trasero rojo: obligatorio en todo momento, independientemente de las condiciones de luz.
- Reflectantes laterales en las ruedas o en los radios: no son obligatorios por ley estatal pero están muy recomendados, especialmente para aumentar la visibilidad lateral en cruces e intersecciones.

Recomendación: Aunque la ley solo exige luces de noche, se recomienda vivamente circular siempre con la luz trasera encendida, incluso de día. Muchos ciclistas accidentados en plena luz del día habrían sido vistos antes por el otro conductor de haber llevado luz intermitente trasera activada.

Timbre

El timbre es obligatorio en todas las bicicletas que circulen por la vía pública. Debe estar en buen estado de funcionamiento y ser audible a una distancia suficiente para avisar a peatones y otros ciclistas. Su uso debe hacerse con antelación suficiente y sin causar molestias innecesarias.

Equipamiento recomendado

Aunque no obligatorio por ley para los adultos en vía urbana, el siguiente equipamiento mejora significativamente la seguridad del ciclista:

- Casco: siempre, independientemente del tipo de vía y de la edad.
- Guantes: protegen las palmas en caso de caída, que es la zona de impacto más frecuente.
- Ropa con elementos reflectantes o de colores llamativos: especialmente en condiciones de poca luz.
- Calzado cerrado: evita que el pie se enganche en los pedales o en elementos de la bicicleta.
- Chaleco reflectante de alta visibilidad: obligatorio en vía interurbana nocturna; recomendado en todo momento.
- Espejo retrovisor: aunque no exigido por la normativa, mejora la percepción del tráfico posterior sin necesidad de girar la cabeza.

3.3 Dónde y cómo circular

Una de las dudas más frecuentes entre los ciclistas es precisamente dónde tienen derecho y obligación de circular. La normativa establece una jerarquía clara de vías y espacios para la bicicleta:

Tipo de vía	Bici convencional	Bici eléctrica (>25 km/h)	Observaciones
Carril bici segregado	Sí, preferente	No permitido	Obligatorio usarlo si existe
Carril bici en calzada	Sí, preferente	No permitido	Obligatorio usarlo si existe
Arcén bici señalizado	Sí	No permitido	Preferente al arcén general
Calzada (sin carril bici)	Sí, por la derecha	No permitido (salvo pasos autorizados)	Posición: 1 m del bordillo
Acera	No permitido	No permitido	Salvo menores de 14 años acompañados

Zona peatonal	No permitido (salvo señal)	No permitido	Solo si está expresamente autorizado
Vía interurbana / carretera	Sí, en arcén o calzada	No permitido	Luz delantera y trasera obligatorias
Autopista / autovía	Prohibido	Prohibido	Prohibición absoluta

Circulación por carril bici

Cuando existe un carril bici en la vía, el ciclista está obligado a utilizarlo. El carril bici puede ser de distintos tipos:

- Carril bici segregado (ciclovia): separado físicamente de la calzada y de la acera por elementos como bordillos, bolardos o barreras. Es el más seguro para el ciclista.
- Carril bici en calzada (ciclocarril): integrado en la calzada pero delimitado por líneas pintadas. El ciclista comparte espacio con el tráfico motorizado pero en un espacio reservado.
- Carril bici bidireccional: permite la circulación en ambos sentidos. El ciclista debe circular siempre por su derecha dentro del carril bidireccional.

Los vehículos a motor no pueden circular ni estacionar en el carril bici. La invasión del carril bici por un vehículo a motor constituye una infracción grave.

Circulación por la calzada

Cuando no existe carril bici, el ciclista debe circular por la calzada. Las normas específicas son:

- Posición: lo más a la derecha posible, a una distancia de entre 50 cm y 1 metro del bordillo o del borde de la calzada. Circular demasiado pegado al bordillo es peligroso por el riesgo de tropezar con la acera o quedar atrapado entre el bordillo y un vehículo.
- Sentido de la circulación: siempre en el mismo sentido que el tráfico. Circular a contramano está prohibido y es extremadamente peligroso.
- Adelantamiento de vehículos: el ciclista puede adelantar vehículos detenidos por la derecha con precaución, especialmente en retenciones urbanas.
- Señalización de maniobras: es obligatorio señalar los cambios de dirección extendiendo el brazo correspondiente.

Importante: Está prohibido circular por las aceras en bicicleta, salvo en los casos expresamente señalizados por la normativa local. La invasión de la acera con bicicleta pone en riesgo a los peatones y está sancionada con multa.

Circulación en grupo

La circulación en grupo o pelotón tiene sus propias reglas en la normativa española:

- En vía urbana: las bicicletas deben circular en fila india (una detrás de otra), nunca en paralelo, salvo en carril bici bidireccional o en zonas expresamente habilitadas.
- En vía interurbana: se permite circular en doble fila cuando no entorpezca la circulación, siempre que el grupo sea reducido y las condiciones de visibilidad lo permitan. Ante la aproximación de un vehículo, deben colocarse en fila india.
- Los grupos de más de diez ciclistas en vía interurbana se consideran una caravana ciclista y pueden circular en grupo compacto, siendo el conductor del primer vehículo el responsable del grupo.

Buena práctica: En rutas ciclistas largas por carretera, es recomendable que el grupo disponga de un ciclista en cola con chaleco reflectante muy visible y luz trasera intermitente, para alertar a los vehículos que se aproximan por detrás.

Vía interurbana: carretera y arcén

La circulación de bicicletas por carretera interurbana está permitida y es habitual en España, especialmente en el contexto del ciclismo deportivo y de larga distancia. Las normas específicas para esta situación son:

- El ciclista debe circular por el arcén derecho cuando este tenga anchura suficiente y esté en buenas condiciones. Si el arcén es estrecho, deteriorado o inexistente, puede circular por el carril derecho de la calzada.
- Luces obligatorias: de día no son obligatorias en condiciones normales de visibilidad, pero sí de noche o en condiciones de baja visibilidad. Se recomienda llevar siempre la luz trasera intermitente encendida.
- Chaleco reflectante: obligatorio de noche o en condiciones de baja visibilidad en vía interurbana.
- Está prohibido circular por autopistas y autovías en bicicleta. En algunas vías rápidas con señalización específica también puede estar prohibido.

3.4 Normas de conducta y obligaciones del ciclista

Semáforos y señales de tráfico

El ciclista está obligado a respetar todas las señales de tráfico y los semáforos exactamente igual que cualquier otro vehículo. No existe en la normativa española ninguna excepción que permita al ciclista saltarse un semáforo en rojo o ignorar una señal de ceda el paso o stop.

- Semáforo en rojo: el ciclista debe detenerse antes de la línea de parada, igual que cualquier otro vehículo.
- Semáforo ciclista específico: en algunos cruces existen semáforos de color específico para ciclistas, que pueden dar luz verde al ciclista con anterioridad al resto del tráfico (avance ciclista). En estos casos, el ciclista solo puede avanzar cuando su semáforo esté en verde.
- Señales de ceda el paso y stop: el ciclista debe reducir la velocidad y ceder el paso o detenerse completamente según corresponda.
- Paso de peatones: el ciclista debe ceder el paso a los peatones que estén cruzando. Si el ciclista va a cruzar el paso de peatones, debe hacerlo a velocidad reducida y cediendo el paso.

Sanción: Saltarse un semáforo en rojo es una infracción grave tanto para el ciclista como para cualquier otro conductor. La multa es de 200 euros. Además del aspecto legal, es uno de los comportamientos que genera más conflictos y accidentes en el entorno urbano.

Alcohol y drogas en bicicleta

La normativa española prohíbe expresamente la conducción de cualquier vehículo —incluyendo la bicicleta— bajo los efectos del alcohol o las drogas. Las tasas de alcoholemia aplicables a los ciclistas son las mismas que para los conductores de vehículos a motor:

- Tasa máxima permitida: 0,5 g/l en sangre o 0,25 mg/l en aire espirado.

- La conducción de una bicicleta con una tasa superior puede dar lugar a una multa de entre 500 y 1.000 euros. Si la conducción bajo los efectos del alcohol provoca un accidente, puede derivar también en responsabilidad penal.

Nota: A diferencia de los conductores de vehículos a motor, la infracción por alcohol en bicicleta no conlleva pérdida de puntos del carnet de conducir (el ciclista puede no tenerlo). Sin embargo, la sanción económica es equivalente y la responsabilidad civil y penal se aplica de la misma forma.

Teléfono móvil y auriculares

El uso del teléfono móvil mientras se circula en bicicleta está prohibido. Esta prohibición incluye:

- Sujetar el teléfono con la mano mientras se circula, aunque sea para consultar el mapa o ver la hora.
- El uso de auriculares con cable en ambos oídos está prohibido: impide escuchar el entorno y reduce significativamente la capacidad de reacción ante peligros. El uso de un solo auricular está permitido siempre que no comprometa la seguridad.
- Los dispositivos de navegación deben estar sujetos al manillar o al cuerpo y solo consultarse cuando el ciclista está detenido o en un lugar seguro.

Aparcamiento de bicicletas

La bicicleta debe estacionarse en los lugares habilitados para ello: aparcabicicletas, soportes específicos o zonas señalizadas. Está prohibido:

- Atar la bicicleta a elementos del mobiliario urbano que no estén destinados a este fin (señales de tráfico, semáforos, árboles, farolas), cuando esto obstaculice la circulación de peatones.
- Dejar la bicicleta en la acera de forma que impida el paso de los peatones o dificulte el acceso a portales, comercios o vehículos de emergencia.
- Estacionar en zonas expresamente prohibidas señalizadas por la normativa municipal.

3.5 La bicicleta eléctrica: tipos y normativa específica

La bicicleta eléctrica ha irrumpido con fuerza en el mercado español y en las calles de nuestras ciudades. Su mayor autonomía y la reducción del esfuerzo físico la hacen especialmente atractiva para desplazamientos urbanos e interurbanos. Sin embargo, su clasificación legal es más compleja que la de la bicicleta convencional, y conviene entenderla bien para no incurrir en infracciones.

Tipos de bicicleta eléctrica según la normativa

La normativa española y europea distingue dos grandes categorías de bicicleta eléctrica en función de las características del motor de asistencia:

- Bicicleta eléctrica de pedaleo asistido (EPAC): el motor eléctrico solo funciona cuando el ciclista pedalea y se desconecta automáticamente a partir de los 25 km/h. La potencia máxima del motor es de 250 W. Estas bicicletas tienen la misma consideración legal que una bicicleta convencional: no necesitan permiso, matrícula ni seguro obligatorio, y pueden circular por carril bici y calzada.
- Bicicleta eléctrica con motor que supera los 25 km/h o los 250 W: deja de tener la consideración de bicicleta y pasa a clasificarse como ciclomotor o vehículo de movilidad personal, según sus características. Requiere permiso AM, matrícula y seguro obligatorio, y no puede circular por el carril bici.

Atención: Algunas bicicletas eléctricas vendidas en el mercado tienen prestaciones que superan los límites legales para ser consideradas bicicletas (25 km/h y 250 W). Antes de comprar, comprueba que el vehículo cuenta con la homologación europea correspondiente y que sus características técnicas se ajustan a la normativa vigente.

Normas de circulación de la bicicleta eléctrica EPAC

Las bicicletas eléctricas de pedaleo asistido homologadas como tales (EPAC) siguen exactamente las mismas normas que las bicicletas convencionales:

- Pueden circular por el carril bici, el arcén y la calzada en las mismas condiciones que una bicicleta convencional.
- No pueden circular por autopistas, autovías ni aceras (salvo autorización municipal).
- El casco es obligatorio para menores de 16 años y en vía interurbana para todos los ciclistas.
- Las mismas normas sobre luces, timbre, semáforos y señales aplican de forma idéntica.

La única diferencia práctica respecto a la bicicleta convencional es que la asistencia eléctrica permite alcanzar la velocidad máxima de asistencia (25 km/h) con menos esfuerzo, lo que puede llevar a circular a velocidades más altas en entornos donde no sería prudente. El ciclista debe ser especialmente consciente de adaptar su velocidad al entorno, independientemente de la asistencia del motor.

Mantenimiento y batería

La batería es el componente más delicado de la bicicleta eléctrica y su mantenimiento correcto es importante tanto por razones de seguridad como de durabilidad:

- Cargar la batería siempre con el cargador original o uno homologado. Los cargadores no originales pueden dañar la batería o provocar sobrecalentamiento.
- No dejar la batería cargando sin supervisión durante largos periodos ni en lugares con materiales inflamables.
- En caso de daño visible en la batería (hinchazón, deformación, goteo de líquido), no usar la bicicleta y llevarla a un servicio técnico autorizado.
- Las baterías de litio deben desecharse en puntos limpios o en los puntos de recogida de residuos electrónicos. No tirarlas en la basura convencional.

3.6 Convivencia con el tráfico motorizado

La distancia lateral de adelantamiento: 1,5 metros

Una de las normas más importantes para la seguridad del ciclista es la obligación de los conductores de vehículos a motor de mantener una distancia lateral mínima de 1,5 metros al adelantar a un ciclista. Esta distancia debe respetarse incluso si para ello es necesario invadir parcialmente el carril contrario, siempre que las condiciones de visibilidad y circulación lo permitan.

Además de la distancia lateral, el adelantamiento debe realizarse reduciendo la velocidad en al menos 20 km/h respecto al límite establecido en esa vía. El incumplimiento de esta norma es una infracción grave para el conductor del vehículo a motor, sancionada con multa y pérdida de puntos.

Para el ciclista: Aunque la obligación de mantener la distancia de adelantamiento recae sobre el conductor del vehículo a motor, el ciclista puede facilitar la maniobra circulando de forma predecible, sin zigzaguear, y señalizando con suficiente antelación cualquier cambio de dirección.

Puntos de conflicto habituales

Existen situaciones específicas donde el riesgo de accidente entre ciclistas y vehículos a motor es mayor:

- El ángulo muerto de camiones y autobuses: un ciclista que circula por la derecha de un camión o autobús puede quedar completamente invisible para el conductor. Nunca adelantar a un camión o autobús por la derecha y evitar quedarse en su ángulo muerto.
- Las puertas de los vehículos aparcados (dooring): un conductor o pasajero que abre bruscamente la puerta puede impactar contra el ciclista. El ciclista debe circular a una distancia mínima de 1 metro de los vehículos aparcados para evitar este riesgo.
- Los cruces e intersecciones: la mayor parte de los accidentes entre ciclistas y vehículos a motor se producen en intersecciones. El ciclista debe reducir la velocidad, hacerse visible y asegurarse de que el conductor le ha visto antes de cruzar.
- Los giros a la derecha de vehículos: un vehículo que gira a la derecha puede no ver al ciclista que viene por detrás. Especial atención cuando un vehículo grande está girando.

Lo que el ciclista espera del conductor de coche

La convivencia segura en la vía pública requiere que ambos tipos de usuario se respeten mutuamente. Desde el punto de vista del ciclista, los comportamientos más valorados por parte de los conductores de vehículos a motor son:

- Respetar la distancia lateral de 1,5 metros en los adelantamientos.
- No tocar el claxon de forma innecesaria ni intimidatoria cerca de un ciclista.
- No aparcar ni detenerse en el carril bici.
- Ceder el paso al ciclista en los pasos de peatones y ciclistas señalizados.
- Abrir la puerta del vehículo mirando primero por el espejo retrovisor (técnica del brazo largo: usar la mano derecha para abrir la puerta, lo que obliga a girar el cuerpo y ver si viene un ciclista).

Resumen de sanciones más habituales para ciclistas

A diferencia de los conductores de vehículos a motor, las infracciones de los ciclistas no conllevan pérdida de puntos del carnet de conducir, ya que no es necesario disponer de él para circular en bicicleta. Las sanciones son exclusivamente económicas:

Infracción	Puntos	Multa aprox.
Circular sin casco (menor de 16 años en vía urbana o interurbano)	—	200 €
No llevar luces en condiciones de baja visibilidad o de noche	—	200 €
Circular por autopista o autovía	—	200 €
Circular por acera o zona peatonal no autorizada	—	100 €
No respetar semáforo en rojo	—	200 €
No ceder el paso en paso de peatones	—	200 €
Uso del teléfono móvil o auriculares al circular	—	200 €
Circular bajo los efectos del alcohol (> 0,5 g/l)	—	500 €–1.000 €
No llevar chaleco reflectante en vía interurbana de noche	—	200 €
No respetar la distancia de 1 m al bordillo en calzada	—	100 €

Nota: Las cuantías indicadas corresponden a las multas en su cuantía máxima según la normativa estatal. Las ordenanzas municipales pueden establecer sanciones adicionales o diferentes para determinadas infracciones en el ámbito local. El pago voluntario en los 20 días siguientes a la notificación puede conllevar una reducción del 50 % en muchos casos.

Este bloque se basa en la normativa española vigente en 2025. Las ordenanzas municipales pueden establecer obligaciones o restricciones adicionales a las recogidas aquí. Para consultas específicas sobre normativa local, se recomienda consultar el ayuntamiento correspondiente o la sede electrónica de la DGT (sede.dgt.gob.es).

GUÍA DE SEGURIDAD VIAL EN ESPAÑA

BLOQUE 4**Vehículos de Movilidad Personal (VMP)***Patinetes · Hoverboards · Segways · Clasificación · Normas · Sanciones***BLOQUE 4: VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL (VMP)**

Los Vehículos de Movilidad Personal han transformado la movilidad urbana en España en pocos años. El patinete eléctrico, en particular, ha pasado de ser una novedad a convertirse en un medio de transporte habitual para miles de ciudadanos, especialmente en las grandes ciudades. Sin embargo, su irrupción masiva y rápida en las vías públicas generó durante años una situación de vacío normativo que provocó accidentes graves, conflictos con peatones y conductores, y una gran confusión sobre qué estaba permitido y qué no.

El marco regulatorio actual, consolidado con las sucesivas actualizaciones del Reglamento General de Circulación y reforzado con el nuevo reglamento de 2025, un régimen jurídico claro para los VMP en España, pero que en gran parte depende aún de ordenanzas municipales. Este bloque recoge de forma ordenada todo lo que necesita saber tanto el usuario de un VMP como quienes conviven con estos vehículos en la vía pública.

Dato de siniestralidad: Los accidentes que involucran VMP han aumentado de forma significativa en los últimos años en paralelo a su crecimiento en las ciudades. La mayoría de los accidentes graves con patinetes eléctricos se producen en intersecciones, por invasión de zonas peatonales o como consecuencia de velocidades inadecuadas para el entorno.

4.1 ¿Qué es un VMP y qué no lo es?

La definición legal de Vehículo de Movilidad Personal es fundamental para saber qué normativa aplica en cada caso. El Reglamento General de Circulación define los VMP como vehículos de una o dos ruedas, dotados de motor eléctrico, con una velocidad máxima por construcción de entre 6 y 25 km/h, y diseñados exclusivamente para el transporte de personas.

Vehículos que Sí son VMP

Entran dentro de la categoría de VMP los siguientes tipos de vehículos, siempre que cumplan con los límites de velocidad y potencia establecidos:

- Patinetes eléctricos de una o dos ruedas con manillar.
- Monopatines eléctricos (sin manillar).
- Hoverboards (plataformas de dos ruedas autoequilibradas).
- Segways y vehículos de autoequilibrio con manillar.
- Monopatin eléctrico de una rueda (monorueda o EUC).
- Scooters eléctricos de pie sin asiento, siempre que no superen los 25 km/h.

Vehículos que NO son VMP

Es igualmente importante saber qué vehículos quedan excluidos de esta categoría, ya que su régimen jurídico es diferente:

- Bicicletas eléctricas de pedaleo asistido (EPAC): tienen la consideración de bicicleta, no de VMP, siempre que el motor no supere los 250 W y se desconecte a los 25 km/h.
- Sillas de ruedas eléctricas: tienen un régimen específico como ayuda técnica para la movilidad de personas con discapacidad y no están sujetas a la normativa de VMP.
- Vehículos eléctricos con asiento y tres o más ruedas: según su potencia y velocidad pueden clasificarse como ciclomotores o turismos eléctricos.
- Juguetes eléctricos para niños: los vehículos de juguete con motor eléctrico de potencia muy reducida y velocidad máxima inferior a 6 km/h no son VMP y solo pueden usarse en espacios privados o parques infantiles.

Cuidado con las modificaciones: Un patinete eléctrico cuya velocidad máxima ha sido manipulada para superar los 25 km/h deja de ser legalmente un VMP y pasa a considerarse un ciclomotor. Circular con él sin matrícula, permiso AM y seguro obligatorio constituye una infracción muy grave y puede acarrear sanciones de hasta 3.000 euros, además de la retirada del vehículo.

Tabla comparativa: clasificación y requisitos

Vehículo	Categoría	Homolog.	Permiso	Matrícula	Seguro
Patinete eléctrico (≤ 25 km/h, ≤ 250 W)	VMP	Sí (DGT)	No	No	No
Patinete eléctrico modificado (> 25 km/h)	Ciclomotor	Sí	Sí (AM)	Sí	Sí
Hoverboard / monopatín eléctrico	VMP	Sí (DGT)	No	No	No
Segway / patinete con manillar ≤ 25 km/h	VMP	Sí (DGT)	No	No	No
Bicicleta eléctrica EPAC (≤ 25 km/h, ≤ 250 W)	Bicicleta	No necesaria	No	No	No
Silla de ruedas eléctrica	No es VMP	—	No	No	No
Bicicleta de carga eléctrica EPAC	Bicicleta	No necesaria	No	No	No

4.2 Requisitos técnicos y homologación del vehículo

Para poder circular legalmente por las vías públicas españolas, un VMP debe cumplir una serie de requisitos técnicos y estar debidamente homologado. La ausencia de homologación es una de las infracciones más frecuentes detectadas en los controles de tráfico.

Homologación obligatoria

Desde 2023, todos los VMP que circulen por vía pública en España deben disponer de un certificado de conformidad emitido por un laboratorio de ensayo acreditado y reconocido por la DGT. Este certificado acredita que el vehículo cumple con los requisitos técnicos establecidos por la normativa española y europea.

La homologación debe venir de fábrica: no es posible homologar a posteriori un vehículo que no cumple con los requisitos técnicos. Los VMP adquiridos en tiendas online de fuera de la Unión Europea son especialmente problemáticos, ya que muchos no cuentan con la homologación necesaria para circular en España.

Cómo verificarlo: Antes de comprar un VMP, comprueba que el vendedor puede acreditar la homologación del vehículo para circular en España. El marcado CE no es suficiente por sí solo: se necesita específicamente el certificado de conformidad que acredite el cumplimiento de la normativa de tráfico española. Consulta también el listado de VMP homologados disponible en la web de la DGT.

Velocidad máxima: 25 km/h

La velocidad máxima de un VMP no puede superar los 25 km/h por diseño y construcción. Esta limitación debe estar incorporada de fábrica en el sistema de control del motor y no puede ser modificada o eliminada por el usuario.

Circular con un VMP cuya velocidad supera los 25 km/h —ya sea por construcción o por modificación— implica que el vehículo ya no tiene la consideración legal de VMP. En ese caso, el usuario está circulando con un vehículo no homologado para el uso que le está dando, lo que puede acarrear sanciones graves e implicaciones en caso de accidente para el seguro.

Equipamiento técnico obligatorio del vehículo

Todo VMP que circule por vía pública debe contar con los siguientes elementos técnicos en correcto estado de funcionamiento:

- Sistema de frenado eficaz: capaz de reducir la velocidad de forma segura y previsible. Los frenos deben revisarse periódicamente.
- Luz delantera blanca: obligatoria para circular de noche o en condiciones de baja visibilidad. Debe ser visible a al menos 100 metros.
- Luz trasera roja: obligatoria en las mismas condiciones que la delantera.
- Reflectante trasero rojo: obligatorio en todo momento.
- Dispositivo acústico de aviso (equivalente al timbre): para alertar a peatones y otros usuarios en situaciones de riesgo.
- Indicador de velocidad: el usuario debe poder conocer en todo momento la velocidad a la que circula.

Mantenimiento: Los VMP, especialmente los patinetes eléctricos de uso frecuente, requieren un mantenimiento periódico de los frenos, los neumáticos (si los tienen), la batería y las conexiones eléctricas. Un patinete con frenos en mal estado o con la batería deteriorada es un riesgo tanto para el usuario como para los demás.

La batería: seguridad y gestión

La batería de litio es el componente más crítico de un VMP desde el punto de vista de la seguridad. Los incendios de patinetes eléctricos durante la carga han aumentado en los últimos años y han causado accidentes graves en domicilios particulares:

- Cargar siempre con el cargador original o uno certificado y compatible. El uso de cargadores no originales es una de las principales causas de sobrecalentamiento e incendio.
- No dejar el patinete cargando sin supervisión durante la noche ni en espacios cerrados con materiales inflamables.
- No cargar la batería inmediatamente después de un uso intensivo: dejar que se enfríe antes de conectarla al cargador.
- Si la batería muestra signos de hinchazón, deformación, olor extraño o calor excesivo: dejar de usarla de inmediato y llevar el vehículo a un servicio técnico.
- Las baterías de litio deterioradas deben depositarse en puntos limpios o en los puntos de recogida de residuos electrónicos habilitados. Nunca en la basura convencional.

4.3 Requisitos del usuario

Edad mínima: 16 años

Para circular con un VMP por la vía pública es necesario tener al menos 16 años. No existe ninguna habilitación especial que permita a menores de esa edad utilizar un VMP en las vías públicas, independientemente de que vayan acompañados de un adulto.

Los menores de 16 años solo pueden utilizar estos vehículos en espacios privados o en aquellos espacios públicos que estén expresamente habilitados para ello por la normativa municipal (por ejemplo, algunas zonas de parques o áreas recreativas con autorización específica).

Responsabilidad de los padres: Los padres o tutores legales son responsables del uso que sus hijos menores de 16 años hagan de los VMP en la vía pública. Permitir que un menor utilice un patinete eléctrico en la calle puede acarrear responsabilidad civil y administrativa para los progenitores.

Permiso de conducción: no es necesario

A diferencia de los ciclomotores, los VMP no requieren permiso de conducción para su uso. Sin embargo, la ausencia de permiso no implica la ausencia de responsabilidad: el usuario de un VMP está sujeto a todas las normas de circulación aplicables y puede ser sancionado por su incumplimiento.

En caso de accidente causado por el usuario de un VMP, este puede incurrir en responsabilidad civil (obligación de indemnizar los daños causados) e incluso penal, especialmente si el accidente se produce bajo los efectos del alcohol o las drogas o por imprudencia grave.

Casco: obligatorio según normativa municipal

A nivel de normativa estatal, el casco no es obligatorio para los usuarios de VMP mayores de 16 años en vía urbana. Sin embargo, muchos municipios han establecido la obligatoriedad del casco mediante sus ordenanzas locales. Es imprescindible consultar la normativa específica del municipio donde se va a circular.

Con independencia de la obligatoriedad legal, el uso del casco es una recomendación unánime de todos los organismos de seguridad vial. La mayoría de los fallecidos en accidentes con VMP no llevaban casco en el momento del siniestro, y las lesiones craneales son la principal causa de muerte y discapacidad grave en estos accidentes.

Recomendación: Usa siempre casco homologado (norma EN 1078 o superior) al circular con un VMP, independientemente de lo que diga la normativa local. Un casco de ciclista urbano es suficiente para la mayoría de los usos cotidianos y puede salvar la vida en una caída aparentemente sin importancia.

Prohibición de auriculares y teléfono móvil

El uso del teléfono móvil mientras se circula con un VMP está prohibido, tanto sujetarlo con la mano como consultarlo aunque sea brevemente. El uso de auriculares en ambos oídos también está prohibido, ya que impide escuchar el entorno y las señales acústicas de otros vehículos.

El uso de un solo auricular está permitido, siempre que no comprometa la atención a la circulación. Sin embargo, desde el punto de vista de la seguridad, se recomienda no usar auriculares en absoluto al circular con un VMP, especialmente en entornos urbanos con mucho tráfico.

Prohibición de llevar pasajeros

Los VMP están diseñados y homologados para el transporte de una sola persona. Está prohibido circular con un pasajero adicional, salvo en los casos de vehículos específicamente homologados para el transporte de dos personas (poco frecuentes en el mercado español actual).

La prohibición aplica también a llevar niños pequeños en brazos o sujetos al cuerpo del conductor mientras se circula. Esta práctica, además de estar prohibida, es extremadamente peligrosa.

Alcohol y drogas

La prohibición de circular bajo los efectos del alcohol o las drogas se aplica también a los usuarios de VMP, con las mismas tasas que para los conductores de vehículos a motor:

- Tasa máxima de alcohol: 0,5 g/l en sangre o 0,25 mg/l en aire espirado.
- Presencia de cualquier droga en el organismo: prohibida, sin tasa mínima.

Los agentes de tráfico pueden realizar controles de alcohol y drogas a los usuarios de VMP de la misma forma que a cualquier otro conductor. La negativa a someterse a estas pruebas constituye una infracción muy grave y puede derivar en responsabilidad penal.

4.4 Dónde está permitido circular con un VMP

Una de las principales fuentes de conflicto con los VMP ha sido precisamente la confusión sobre los espacios en los que está permitida su circulación. La normativa es clara: los VMP son vehículos concebidos exclusivamente para el entorno urbano, con restricciones muy precisas sobre los espacios en los que pueden circular.

Tipo de vía / espacio	VMP estándar	VMP de dos plazas (si homologado)
Carril bici segregado	Sí, preferente	Sí
Carril bici en calzada	Sí, preferente	Sí
Calzada urbana (≤ 30 km/h)	Sí (si no hay carril bici)	Sí
Calzada urbana (> 30 km/h)	Solo si no hay carril bici y con precaución	Solo si autorizado
Acera	Prohibido	Prohibido
Zona peatonal	Prohibido (salvo señal)	Prohibido
Carretera interurbana	Prohibido	Prohibido
Autopista / autovía	Prohibido	Prohibido
Parque o zona verde habilitada	Según normativa municipal	Según normativa municipal

El carril bici: espacio preferente

El carril bici es el espacio de circulación preferente para los VMP. Cuando existe un carril bici en la vía, el usuario de un VMP debe utilizarlo con preferencia a cualquier otra opción. Esta regla aplica tanto a los carriles bici segregados como a los ciclocarriles en calzada.

En el carril bici, los VMP y las bicicletas comparten el espacio en igualdad de condiciones. El usuario de un VMP debe adaptar su velocidad al espacio disponible y a la presencia de ciclistas, especialmente en carriles con mucho tráfico ciclista.

Circulación por la calzada

Cuando no existe carril bici, los VMP pueden circular por la calzada en vías urbanas con límite de velocidad igual o inferior a 30 km/h. En vías con límites superiores, la circulación por calzada está restringida y solo se permite cuando no existe otra alternativa y con especial precaución.

- El VMP debe circular lo más a la derecha posible.
- En ningún caso puede circular por el carril izquierdo ni efectuar adelantamientos arriesgados.
- Debe respetar todas las señales de tráfico y los semáforos.
- Debe ceder el paso a los peatones en los pasos habilitados.

Prohibición absoluta en aceras y zonas peatonales

Está terminantemente prohibido circular con un VMP por las aceras y las zonas peatonales. Esta es una de las normas más importantes y también de las más frecuentemente incumplidas. La invasión de las aceras por parte de los patinetes eléctricos ha sido una de las principales fuentes de conflicto y accidentes con peatones, especialmente con personas mayores y personas con discapacidad visual.

La prohibición es absoluta y no admite excepciones relacionadas con la velocidad a la que circule el VMP: incluso a velocidad reducida, circular por la acera con un patinete eléctrico está prohibido y sancionado.

Prohibición absoluta: Circular por la acera con un VMP está prohibido en toda España, independientemente de la velocidad. No existe ninguna normativa estatal ni municipal que lo permita. Las ordenanzas municipales que regulan los VMP no pueden autorizar lo que la normativa estatal prohíbe expresamente.

Prohibición en vías interurbanas y autopistas

Los VMP tienen prohibida la circulación por carreteras interurbanas, autopistas y autovías. Esta prohibición es absoluta y no admite excepciones. La velocidad máxima de los VMP (25 km/h) los hace incompatibles con la circulación en vías donde los vehículos a motor circulan a velocidades muy superiores.

Aparcamiento

El aparcamiento de VMP en la vía pública está regulado por las ordenanzas municipales, que varían significativamente de un municipio a otro. Con carácter general:

- Los VMP deben estacionarse en los espacios habilitados para ello: aparcabicicletas, zonas específicas señalizadas para VMP o espacios expresamente autorizados por la normativa local.
- Está prohibido aparcar en la acera de forma que dificulte o impida el paso de los peatones.

- Está prohibido aparcar en los carriles bici, en los pasos de peatones o en los vados de acceso a garajes y edificios.
- En muchas ciudades, los servicios de VMP de alquiler tienen zonas específicas de aparcamiento señalizadas. Dejar un patinete de alquiler fuera de estas zonas puede conllevar sanciones tanto para el usuario como para la empresa operadora.

Servicio de alquiler de VMP: Las empresas que operan servicios de alquiler de patinetes eléctricos en España deben contar con autorización municipal y seguro de responsabilidad civil. El usuario que alquila un patinete es responsable del cumplimiento de las normas de circulación durante el tiempo que lo utiliza, incluyendo la correcta devolución en las zonas habilitadas.

4.5 Convivencia y conducción segura con VMP

Velocidad adaptada al entorno

Aunque el límite legal es de 25 km/h, circular a esa velocidad en todos los contextos no es siempre seguro ni apropiado. El usuario de un VMP debe adaptar constantemente su velocidad al entorno:

- En zonas con mucho peatones: velocidad reducida, máximo 10-15 km/h, con capacidad de detenerse en todo momento.
- En carril bici con mucho tráfico ciclista: velocidad similar a la de las bicicletas del entorno, sin adelantamientos arriesgados.
- En descensos pronunciados: reducir la velocidad progresivamente mediante el freno, sin dejar que la inercia la aumente por encima del límite seguro.
- En condiciones de lluvia: la distancia de frenada aumenta considerablemente y la adherencia de los neumáticos (si los tiene) se reduce. Reducir la velocidad de forma significativa y evitar frenadas bruscas.

Visibilidad y hacerse ver

Al igual que los ciclistas, los usuarios de VMP son usuarios vulnerables cuya visibilidad es reducida para los conductores de vehículos a motor. Algunas recomendaciones para aumentar la visibilidad:

- Usar ropa con elementos reflectantes, especialmente de noche o en condiciones de poca luz.
- Circular siempre con las luces encendidas cuando la visibilidad sea reducida.
- Evitar circular en los ángulos muertos de los vehículos, especialmente en intersecciones.
- No circular entre vehículos en movimiento.

Cruces e intersecciones: zona de máximo riesgo

La mayor parte de los accidentes graves con VMP se producen en cruces e intersecciones. Las recomendaciones para cruzar con seguridad son:

- Reducir siempre la velocidad antes de llegar a una intersección, aunque se tenga prioridad.
- Asegurarse de que los conductores de los vehículos que se aproximan han visto al usuario del VMP antes de cruzar.
- Nunca cruzar en rojo, aunque parezca que no viene ningún vehículo.
- En los pasos de peatones: circular a velocidad de paso y ceder el paso a los peatones. Si hay mucha afluencia de peatones, bajar del patinete y cruzar a pie.

El VMP y los peatones: convivencia responsable

El VMP ocupa un espacio intermedio entre el peatón y el ciclista, y su convivencia con los peatones es uno de los aspectos más sensibles de su regulación. Algunas normas básicas de convivencia:

- En zonas donde la circulación de VMP está permitida junto a peatones (algunas zonas de coexistencia), el VMP siempre cede el paso al peatón.
- No circular de forma intimidatoria o peligrosa cerca de grupos de peatones, especialmente en presencia de niños, personas mayores o personas con discapacidad.
- Avisar con el dispositivo acústico con suficiente antelación cuando sea necesario alertar a un peatón, sin causar sustos innecesarios.
- Nunca circular por la acera, aunque sea 'solo un momento' o 'a muy poca velocidad'.

Resumen de sanciones más habituales para usuarios de VMP

Las infracciones de los usuarios de VMP no conllevan pérdida de puntos del carnet de conducir (no es necesario disponer de él). Las sanciones son exclusivamente económicas, aunque en casos de accidente grave o conducción bajo efectos de alcohol o drogas puede derivarse también responsabilidad penal:

Infracción	Puntos	Multa aprox.
Circular sin homologación DGT	—	Hasta 500 €
No respetar el límite de 25 km/h	—	100 €
Circular por acera o zona peatonal	—	100 €–200 €
Circular por carretera interurbana o autopista	—	200 €
Usar el teléfono móvil mientras se circula	—	200 €
Circular con auriculares en ambos oídos	—	200 €
Conducir bajo los efectos del alcohol (> 0,25 mg/l aire)	—	500 €–1.000 €
Conducir bajo los efectos de drogas	—	1.000 €
Llevar pasajero sin homologación para ello	—	200 €
No llevar luces de noche o baja visibilidad	—	200 €
Circular sin chaleco reflectante donde sea obligatorio	—	200 €
Aparcar en lugar prohibido o entorpeciendo paso	—	100 €–200 €

Nota: Las ordenanzas municipales pueden establecer sanciones adicionales o importes diferentes. Algunas ciudades, como Madrid o Barcelona, cuentan con normativa propia muy detallada sobre VMP que complementa la normativa estatal. Consulta siempre la ordenanza de movilidad de tu municipio antes de circular.

GUÍA DE SEGURIDAD VIAL EN ESPAÑA

BLOQUE 5

Los peatones

Derechos · Normas de circulación · Cruces · Visibilidad · Colectivos vulnerables

BLOQUE 5: LOS PEATONES

El peatón es, al mismo tiempo, el usuario más numeroso de la vía pública y el más vulnerable. Todas las personas somos peatones en algún momento del día: al cruzar la calle, al caminar hasta el transporte público, al pasear por el barrio o al acompañar a los niños al colegio. A diferencia de otros usuarios de la vía, el peatón no cuenta con ninguna protección mecánica: en caso de atropello, el riesgo de sufrir lesiones graves o mortales es muy elevado, incluso a velocidades relativamente bajas.

La normativa española reconoce al peatón como usuario prioritario en los espacios urbanos y le otorga una protección reforzada, especialmente en los pasos de peatones y en las zonas de coexistencia. Pero esta prioridad no es absoluta en todas las circunstancias: el peatón también tiene obligaciones y responsabilidades que debe conocer y respetar para garantizar su propia seguridad y la de los demás.

Dato: En España, los atropellos representan en torno al 15-20 % de los fallecidos en accidentes de tráfico cada año. La mayoría se producen en entorno urbano, y los colectivos más afectados son las personas mayores de 65 años y los niños. La velocidad del vehículo en el momento del impacto es el factor que más determina la gravedad de las lesiones.

5.1 El peatón en la normativa española

El Reglamento General de Circulación dedica un capítulo específico a los peatones, reconociéndolos como usuarios de la vía con derechos y obligaciones propios. El principio fundamental que inspira la normativa es la prioridad del peatón en los espacios específicamente habilitados para su circulación y la protección reforzada de los colectivos más vulnerables.

El peatón como usuario prioritario

La política de seguridad vial española de los últimos años ha avanzado de forma decidida hacia la priorización del peatón en el entorno urbano. Las medidas más significativas en este sentido han sido:

- La reducción generalizada de los límites de velocidad en vías urbanas a 30 km/h (un carril por sentido) y 20 km/h (zonas de coexistencia), aprobada en 2021, tiene como uno de sus objetivos principales reducir la gravedad de los atropellos. A 30 km/h, la probabilidad de fallecimiento de un peatón atropellado se reduce drásticamente respecto a lo que ocurriría a 50 km/h.

- La obligación de los conductores de ceder el paso a los peatones que estén cruzando o vayan a cruzar en un paso habilitado, incluso antes de que el peatón haya puesto el pie en la calzada.
- La creación y ampliación de zonas de prioridad peatonal (áreas peatonales, zonas 20, calles de coexistencia) en numerosos municipios españoles.

Relación entre velocidad y mortalidad: A 50 km/h, el riesgo de muerte de un peatón atropellado supera el 80 %. A 30 km/h, ese riesgo se reduce por debajo del 10 %. Esta diferencia es la razón principal detrás de la política de reducción de velocidades en entorno urbano.

Derechos del peatón

Los derechos fundamentales del peatón reconocidos en la normativa española son:

- Derecho a circular por las aceras, paseos y zonas peatonales con seguridad, sin ser invadido por vehículos a motor, bicicletas o VMP no autorizados.
- Prioridad en Pasos sin semáforo (paso de cebra tradicional): El peatón tiene prioridad absoluta sobre los vehículos. Sin embargo, el peatón no debe irrumpir en la calzada de forma temeraria sin dar tiempo a los vehículos a detenerse.
- Prioridad con Semáforos (Peatón vs. Coche):
 - Si el peatón tiene semáforo en rojo, no debe cruzar, aunque esté en un paso de cebra.
 - Si el semáforo para los vehículos está en verde y el del peatón en rojo, la prioridad es del vehículo, y el peatón no debe cruzar.
- Excepción - Giros de vehículos: Cuando un vehículo gira para entrar en otra vía y hay peatones cruzando (aunque no haya paso de peatones pintado), el vehículo debe ceder el paso.
- Certeza de ceder el paso: La normativa obliga a los conductores a ceder el paso, pero no garantiza que los vehículos lo hagan. La norma exige a los peatones cerciorarse de que pueden cruzar sin riesgo, incluso en pasos señalizados
- Derecho a disponer de tiempos de cruce suficientes en los semáforos, adaptados a las capacidades de todos los usuarios, incluidas las personas mayores y las personas con discapacidad.
- Derecho a un entorno urbano accesible y libre de obstáculos que permita la circulación segura de personas con movilidad reducida, personas en silla de ruedas, con carritos de bebé o con otros dispositivos de ayuda a la movilidad.

Obligaciones del peatón

El peatón no es un actor pasivo en la seguridad vial: también tiene obligaciones que debe respetar para garantizar su propia seguridad y la de los demás usuarios:

- Circular por las aceras, paseos y zonas peatonales habilitadas, y no por la calzada, salvo en los casos en que la normativa lo permite expresamente.
- Cruzar la calzada por los pasos habilitados cuando estos existan en un radio próximo.
- Respetar las señales de los semáforos peatonales.
- No acceder a la calzada de forma imprevista o sin comprobar previamente la circulación.
- Llevar elementos reflectantes o ropa clara cuando se circule por vías interurbanas de noche o en condiciones de baja visibilidad.
- No entorpecer innecesariamente la circulación de los vehículos en la calzada.

5.2 Normas básicas de circulación peatonal

Dónde debe circular el peatón

La normativa establece una jerarquía clara de los espacios por los que debe circular el peatón, de más a menos prioritario:

- Aceras y paseos: son el espacio específicamente reservado para los peatones en las vías urbanas. El peatón debe circular por la acera siempre que esta exista y sea transitable.
- Zonas peatonales y áreas de prioridad peatonal: espacios de uso exclusivo o preferente para el peatón, donde los vehículos tienen acceso muy restringido o prohibido.
- Arcén en vía interurbana: cuando no existe acera ni camino peatonal, el peatón debe circular por el arcén izquierdo (mirando de frente al tráfico que se aproxima), salvo en curvas o tramos sin visibilidad donde pueda ser más seguro el arcén derecho.
- Calzada: solo está permitido circular por la calzada cuando no existe acera, arcén transitable ni zona peatonal alternativa. En ese caso, el peatón debe ir lo más pegado al borde posible y, en vías de doble sentido, mirando de frente al tráfico.

Atención: Circular por la calzada cuando existe una acera en buen estado es una infracción del peatón y, además, un comportamiento de riesgo. Muchos atropellos se producen precisamente en situaciones en que el peatón circula por la calzada de forma innecesaria.

El cruce de la calzada

El momento del cruce es el instante de mayor riesgo para el peatón. La normativa establece las siguientes reglas:

- Cruzar siempre por los pasos de peatones habilitados cuando existan en un radio razonable (se considera que un paso situado a menos de 50 metros es suficientemente próximo como para que el peatón deba utilizarlo).
- En cruces con semáforo: esperar siempre a que el semáforo peatonal esté en verde antes de cruzar. Aunque el semáforo esté en verde para el peatón, comprobar que los vehículos se han detenido antes de pisar la calzada.
- En pasos sin semáforo: el peatón tiene prioridad sobre los vehículos, pero debe asegurarse de que los conductores le han visto y van a ceder el paso antes de cruzar. La prioridad legal no garantiza la seguridad física.
- Cruzar en línea recta y sin detenerse innecesariamente en la calzada.
- No cruzar entre vehículos estacionados sin asegurarse de que no viene ningún vehículo en circulación.

Buena práctica: Al cruzar, establece contacto visual con el conductor del vehículo que se aproxima antes de pisar la calzada. Una señal de cabeza o un gesto de la mano confirmando que el conductor te ha visto puede evitar un accidente. No des por sentado que el conductor te ha visto solo porque tiene la obligación de cederte el paso.

Cruce fuera de paso habilitado

Aunque la norma general es cruzar por los pasos habilitados, el Reglamento General de Circulación permite al peatón cruzar la calzada fuera de un paso cuando no existe ninguno en un radio razonable. En ese caso, el peatón debe:

- Elegir un punto con buena visibilidad en ambos sentidos, evitando cruces, curvas o zonas donde los vehículos puedan aparecer de forma inesperada.
- Comprobar que la vía está libre en ambos sentidos antes de iniciar el cruce.
- Cruzar en línea recta y con rapidez, sin detenerse en la calzada.
- Ceder el paso a todos los vehículos en circulación.

En este caso, la prioridad corresponde a los vehículos, y el peatón que cruza fuera del paso habilitado asume la responsabilidad de hacerlo con seguridad.

Vía interurbana: normas específicas

La circulación del peatón por vías interurbanas (carreteras, caminos rurales) es una situación de especial riesgo que requiere precauciones adicionales:

- Circular siempre por el arcén izquierdo (de frente al tráfico) para poder ver los vehículos que se aproximan y reaccionar a tiempo.
- Llevar obligatoriamente un elemento reflectante visible (chaleco, brazalete o similar) de noche o en condiciones de baja visibilidad. Esta obligación está expresamente recogida en el Reglamento General de Circulación.
- En caso de neblina, lluvia intensa u otras condiciones que reduzcan la visibilidad, extremar la precaución y, si es posible, evitar circular por vías interurbanas a pie.
- No caminar por el centro de la calzada ni por el carril de circulación de los vehículos.
- En curvas o tramos sin visibilidad, puede ser preferible cruzar al arcén derecho temporalmente para evitar ser sorprendido por un vehículo que no puede verle con antelación.

Riesgo elevado: Los atropellos en vía interurbana son especialmente graves por las velocidades a las que circulan los vehículos. La combinación de peatón sin reflectante, oscuridad y carretera sin iluminación está en el origen de muchos de los atropellos mortales que se producen en España cada año.

5.3 Zonas de prioridad peatonal y coexistencia

En los últimos años, las ciudades españolas han ampliado significativamente los espacios de prioridad peatonal. Estos entornos tienen características y normas propias que tanto los peatones como los conductores deben conocer:

Tipo de zona	Vel. máx.	Características	Prioridad del peatón
Zona 30	30 km/h	Calles residenciales de un carril por sentido	El peatón tiene prioridad en el cruce cuando no hay semáforo
Zona 20	20 km/h	Plataforma única, coexistencia de tráfico	El peatón tiene prioridad absoluta sobre los vehículos
Área peatonal	Solo a pie / VMP según señal	Espacio reservado principalmente para peatones	Los vehículos solo pueden acceder si está expresamente autorizado
Calle de coexistencia	10 km/h (paso a pie)	Calles de uso compartido sin separación	El peatón ocupa toda la calzada; vehículos a velocidad de paso
Zona escolar	Variable (señalizada)	Entorno de centros educativos	Restricciones de tráfico en horario de entrada y salida

Las zonas 30: el nuevo estándar urbano

Desde la reforma del Reglamento General de Circulación de 2021, la velocidad máxima en calles urbanas de un carril por sentido es de 30 km/h. Esta medida, que afecta a la gran mayoría de las calles residenciales y comerciales de España, ha transformado la relación entre peatones y vehículos en el entorno urbano.

En las zonas 30, aunque el peatón no tiene prioridad absoluta en cualquier punto de la calzada, sí tiene prioridad en los pasos habilitados sin semáforo y en las intersecciones sin señalizar. La menor velocidad de los vehículos reduce drásticamente tanto la probabilidad de accidente como la gravedad de sus consecuencias.

Las zonas 20 y las calles de coexistencia

Las zonas 20 y las calles de coexistencia (también llamadas calles de plataforma única o woonerfs) son espacios donde la separación física entre la calzada y la acera desaparece o se reduce al mínimo, y los vehículos deben circular a velocidad de paso (no superior a 20 km/h en zonas 20, y equivalente a velocidad de paso a pie en calles de coexistencia).

En estos espacios, el peatón tiene prioridad de circulación prácticamente absoluta: los vehículos deben adaptarse al ritmo y la trayectoria de los peatones, y no al revés. Sin embargo, el peatón no debe confiarse: la responsabilidad compartida sigue siendo el principio fundamental de la convivencia en la vía pública.

Áreas peatonales

Las áreas peatonales son espacios reservados exclusivamente para los peatones, donde la circulación de vehículos a motor está prohibida salvo autorización expresa (residentes, servicios de emergencia, carga y descarga en horarios establecidos). En estas zonas, el peatón puede circular con plena libertad, aunque debe tener en cuenta:

- La posible presencia de bicicletas y VMP si la normativa municipal lo permite.
- Los accesos de vehículos autorizados en horarios específicos.
- La circulación de vehículos de servicios municipales (limpieza, reparto, etc.).

5.4 Visibilidad y comportamientos de riesgo

El móvil y los auriculares: la distracción del peatón

El uso del teléfono móvil mientras se camina se ha convertido en uno de los principales factores de riesgo para los peatones en el entorno urbano. Estudios de accidentología muestran que un peatón que consulta el móvil mientras cruza la calle tarda hasta un 20 % más en completar el cruce, mira menos veces en ambos sentidos y es menos consciente de los vehículos que se aproximan.

Aunque el uso del móvil por parte del peatón no está sancionado en la normativa estatal española, sí constituye un comportamiento de riesgo que puede tener consecuencias legales en caso de accidente. Si un tribunal determina que el peatón contribuyó al accidente por su conducta distraída, la responsabilidad puede distribuirse entre el conductor y el peatón.

- No consultar el móvil al cruzar la calzada ni en los momentos previos al cruce.
- Usar auriculares con precaución: el audio a alto volumen impide escuchar señales acústicas de vehículos (claxon, frenada, sirenas de emergencia).
- En vías interurbanas, el uso de auriculares en ambos oídos es especialmente peligroso y desaconsejado.

Dato: La DGT ha identificado la distracción con el móvil como uno de los factores emergentes de mayor crecimiento en los accidentes peatonales urbanos. El fenómeno conocido como 'smombies' (peatones zombi con móvil) se ha convertido en una preocupación real de seguridad vial en las ciudades españolas.

Visibilidad en vía interurbana: el reflectante obligatorio

En vía interurbana, durante la noche o en condiciones de baja visibilidad, el peatón está obligado por ley a llevar algún elemento reflectante que le haga visible a los conductores. Esta obligación, recogida en el artículo 121 del Reglamento General de Circulación, es una de las normas menos conocidas pero más importantes para la seguridad de los peatones que caminan fuera del entorno urbano.

El elemento reflectante puede ser un chaleco de alta visibilidad, un brazalete reflectante, una mochila con tiras reflectantes o cualquier elemento que cumpla con los estándares de visibilidad. Lo esencial es que sea visible por los conductores con suficiente antelación para que puedan reaccionar.

Recomendación: Si realizas actividades de senderismo, running nocturno o cualquier actividad que implique caminar por carreteras o caminos sin iluminación, lleva siempre un chaleco o brazalete reflectante. Es barato, pesa casi nada y puede salvar la vida.

Ropa y visibilidad en entorno urbano

Aunque en vía urbana no existe la obligación legal de llevar reflectantes, la visibilidad sigue siendo un factor importante para la seguridad del peatón. Algunas recomendaciones:

- Evitar ropa exclusivamente oscura cuando se camina de noche por zonas con poca iluminación.
- En días de lluvia o niebla, los conductores tienen peor visibilidad: ser más precavido al cruzar y asegurarse siempre de que el conductor ha visto al peatón.
- Los niños y las personas mayores deben llevar ropa o accesorios con elementos reflectantes cuando salen de noche, incluso en entorno urbano.

5.5 Colectivos especialmente vulnerables

Dentro del conjunto de los peatones, existen colectivos que, por sus características físicas, cognitivas o sensoriales, están especialmente expuestos al riesgo de accidente. La normativa y la política de seguridad vial les prestan una atención específica.

Personas mayores

Las personas mayores son el colectivo más sobrerrepresentado en las estadísticas de fallecidos por atropello en España. Varios factores explican esta vulnerabilidad aumentada:

- Menor velocidad de desplazamiento: los tiempos de cruce de los semáforos peatonales están calculados para una velocidad media de paso de 1,2 m/s, que muchas personas mayores no pueden mantener. En numerosos municipios se han instalado semáforos con tiempo de cruce ampliado o con detección de presencia para adaptarse a este colectivo.
- Mayor fragilidad física: las caídas y los impactos tienen consecuencias más graves en personas de edad avanzada, con huesos más frágiles y menor capacidad de recuperación.
- Posibles alteraciones sensoriales: la reducción de la agudeza visual y auditiva puede dificultar la detección de vehículos que se aproximan.
- Menor capacidad de reacción: el tiempo de respuesta ante situaciones inesperadas se reduce con la edad.

Los conductores deben ser especialmente pacientes y precavidos cuando circulan por zonas frecuentadas por personas mayores (centros de salud, mercados, residencias) y deben respetar siempre los tiempos de cruce, sin acelerar ni tocar el claxon para apremiar al peatón.

Iniciativa: Muchos municipios españoles han implementado programas de 'semáforos inteligentes' que detectan la presencia de peatones mayores o con movilidad reducida y amplían automáticamente el tiempo de cruce. Si eres mayor o acompañas a una persona mayor, solicita en tu ayuntamiento que se instalen estos sistemas en los cruces más frecuentados.

Niños

Los niños son peatones con características muy diferentes a las de los adultos: tienen menor campo visual periférico, menor capacidad para calcular la velocidad y la distancia de los vehículos, son menos predecibles en sus movimientos y pueden actuar de forma impulsiva ante situaciones de interés (perseguir una pelota, cruzar corriendo, etc.).

La educación vial desde la infancia es fundamental para que los niños interioricen los comportamientos seguros como peatones. En España, la DGT desarrolla programas de educación vial en las escuelas que incluyen formación práctica en vía pública.

- Los niños menores de 8 años deben ir siempre de la mano de un adulto al cruzar la calzada.
- Los niños no deben cruzar solos hasta que hayan adquirido las habilidades cognitivas y perceptivas necesarias, generalmente a partir de los 10-12 años.
- Los adultos acompañantes son responsables de la seguridad de los niños en la vía pública y deben modelar siempre comportamientos correctos (cruzar por el paso, respetar el semáforo, no usar el móvil al cruzar).

Atención especial: Las zonas escolares son espacios de altísimo riesgo peatonal en los horarios de entrada y salida. Los conductores deben reducir la velocidad, aumentar la atención y estar preparados para frenadas bruscas en estas zonas. Nunca aparcar en doble fila ni en los pasos de peatones próximos a los colegios.

Personas con discapacidad

Las personas con discapacidad visual, auditiva, motriz o cognitiva enfrentan retos específicos en la vía pública que la normativa y el diseño urbano deben tener en cuenta:

- Personas con discapacidad visual: dependen de las señales acústicas de los semáforos, de los pavimentos podotáctiles (franjitas rugosas que guían el recorrido) y de la ausencia de obstáculos en las aceras. La invasión de la acera por vehículos aparcados, andamios o mobiliario urbano mal colocado puede ser un riesgo grave para estas personas.
- Personas con discapacidad auditiva: no pueden oír las señales acústicas de los vehículos (claxon, frenadas, sirenas). Deben extremar la atención visual antes de cruzar y pueden beneficiarse de señales luminosas y vibrotáctiles en los semáforos.
- Personas con movilidad reducida: necesitan más tiempo para cruzar, pavimentos accesibles sin desniveles bruscos, y pasos de peatones con rebaje de bordillo. Los semáforos con tiempo de cruce ampliado son especialmente importantes para este colectivo.
- Personas con discapacidad cognitiva: pueden necesitar acompañamiento y apoyo para desenvolverse con seguridad en la vía pública, especialmente en entornos de tráfico complejo.

La Ley General de Derechos de las Personas con Discapacidad y la normativa de accesibilidad urbanística obligan a los municipios a garantizar la accesibilidad de los espacios públicos para todos los ciudadanos, con independencia de sus capacidades.

Personas que realizan deporte o actividad física

Los corredores, senderistas y personas que realizan actividad física en la vía pública son un colectivo creciente que tiene sus propias necesidades de seguridad:

- Running en vía urbana: los corredores deben circular por las aceras o por los carriles habilitados para uso deportivo cuando existan. No deben circular por la calzada si existe acera disponible.
- Running en vía interurbana: deben circular por el arcén izquierdo, llevar ropa visible y reflectante, y llevar solo un auricular o ninguno para poder escuchar el tráfico.
- Senderismo: en caminos rurales y vías pecuarias, la presencia de vehículos agrícolas y de montaña es posible. Llevar siempre reflectante si se camina cerca de carreteras asfaltadas.
- Running nocturno: además del reflectante, se recomienda llevar una luz frontal o un brazalete luminoso para ser visible a mayor distancia.

5.6 El peatón frente a los nuevos modos de transporte

La irrupción de bicicletas, VMP y otros nuevos modos de transporte en el espacio urbano ha generado nuevos conflictos con los peatones que conviene abordar desde la perspectiva de la seguridad vial.

Bicicletas y VMP en el espacio peatonal

Como se ha visto en los bloques anteriores, la circulación de bicicletas y VMP por las aceras está prohibida en toda España. Sin embargo, el incumplimiento de esta norma sigue siendo frecuente y es fuente de conflictos y accidentes con peatones.

El peatón que es alcanzado por una bicicleta o un VMP en la acera es, en principio, el perjudicado, y la responsabilidad recae sobre el ciclista o el usuario del VMP. Sin embargo, el peatón puede contribuir a su propia seguridad siendo consciente de estos riesgos:

- No caminar por el carril bici: los carriles bici están reservados para las bicicletas y, en algunos casos, para los VMP. El peatón no debe circular por ellos, especialmente en sentido contrario al de la circulación ciclista.
- En zonas de coexistencia donde bicicletas y peatones comparten espacio: circular por la derecha, ser predecible en los movimientos y no obstruir el paso de las bicicletas de forma innecesaria.
- Ante la aproximación de una bicicleta o VMP en la acera: no ceder el paso de forma que suponga asumir el incumplimiento de la norma por parte del otro usuario. El peatón tiene el derecho de circular por la acera sin ser perturbado.

Recuerda: Si eres víctima de un accidente causado por una bicicleta o un VMP en la acera, tienes derecho a reclamar los daños al causante. Documenta el incidente (fotos, testigos, parte de lesiones) y, si las lesiones son significativas, denuncia el hecho ante la policía local o la autoridad competente.

Vehículos silenciosos: eléctricos e híbridos

Los vehículos eléctricos e híbridos circulan en silencio a bajas velocidades, lo que puede suponer un riesgo para los peatones acostumbrados a detectar los vehículos por el ruido del motor. Desde 2021, la normativa

Europea obliga a todos los vehículos eléctricos e híbridos nuevos a incorporar un sistema AVAS (Acoustic Vehicle Alerting System) que emite un sonido artificial por debajo de los 20 km/h.

Sin embargo, muchos vehículos eléctricos más antiguos no disponen de este sistema, y el AVAS no siempre es suficientemente audible en entornos urbanos ruidosos. El peatón debe ser consciente de que la ausencia de ruido de motor no garantiza la ausencia de vehículos:

- Antes de cruzar, mirar siempre en ambos sentidos, independientemente de si se escucha el ruido de algún vehículo.
- No cruzar con los auriculares puestos a alto volumen: puede impedir escuchar el AVAS de los vehículos eléctricos.
- En aparcamientos y zonas de maniobra, donde los vehículos circulan a muy baja velocidad, prestar especial atención a los vehículos que se mueven en silencio.

Resumen de infracciones y sanciones para peatones

Las infracciones de los peatones están recogidas en el Texto Refundido de la Ley de Tráfico y en el Reglamento General de Circulación. Las sanciones son exclusivamente económicas y no conllevan pérdida de puntos:

Infracción	Puntos	Multa aprox.
Cruzar fuera del paso de peatones cuando existe uno próximo	—	100 €
Cruzar en semáforo rojo para peatones	—	100 €
Circular por la calzada cuando existe acera transitable	—	100 €
No llevar elemento reflectante en vía interurbana de noche	—	100 €
Circular en sentido contrario al tráfico en vía interurbana	—	100 €
Acceder a la calzada sin comprobar la circulación	—	100 €
Entorpecer la circulación en la calzada de forma innecesaria	—	100 €

Perspectiva: Las sanciones a peatones son poco frecuentes en la práctica: los agentes de tráfico rara vez sancionan a peatones por infracciones como cruzar fuera del paso habilitado o en rojo. Sin embargo, la infracción del peatón puede tener consecuencias en la distribución de la responsabilidad civil en caso de accidente. Un peatón que cruza en rojo y es atropellado puede ver reducida la indemnización que recibe si el tribunal determina que su conducta contribuyó al accidente.

Este bloque se basa en la normativa española vigente en 2025. Las ordenanzas municipales pueden establecer condiciones específicas para la circulación peatonal en determinadas zonas. Para consultas específicas sobre accesibilidad urbana o derechos de las personas con discapacidad en la vía pública, se recomienda contactar con el ayuntamiento correspondiente o con organizaciones especializadas como el CERMI o la ONCE.

GUÍA DE SEGURIDAD VIAL EN ESPAÑA

BLOQUE 6

Convivencia entre todos los usuarios*Jerarquía · Conflictos · Zonas compartidas · Cultura vial · Recursos*

BLOQUE 6: CONVIVENCIA ENTRE TODOS LOS USUARIOS

La vía pública no es territorio exclusivo de nadie. Peatones, ciclistas, usuarios de VMP, motoristas y conductores de turismos comparten cada día el mismo espacio, con diferentes velocidades, diferentes niveles de protección y diferentes expectativas sobre cómo deben comportarse los demás. De esa convivencia —bien o mal gestionada— depende en gran medida la seguridad de todos.

Los cinco bloques anteriores de esta guía han abordado cada perfil de usuario de forma individual. Este bloque final adopta una perspectiva transversal: analiza cómo se relacionan entre sí los distintos usuarios, qué conflictos surgen con más frecuencia, cómo resolverlos y qué principios de cultura vial pueden transformar las vías públicas en espacios más seguros, más justos y más habitables para todos.

Reflexión: El conflicto en la vía pública no es inevitable. En los países con mejores índices de seguridad vial del mundo —Noruega, Suecia, Países Bajos— la clave no está solo en la tecnología o en la infraestructura: está en una cultura vial compartida donde cada usuario conoce y respeta las normas, comprende la vulnerabilidad de los demás y actúa con responsabilidad proporcional al riesgo que genera.

6.1 La jerarquía de vulnerabilidad en la vía pública

Uno de los principios más importantes —y menos conocidos— de la normativa vial moderna es el principio de responsabilidad proporcional al riesgo, también llamado jerarquía de vulnerabilidad. Este principio establece que quien más riesgo genera para los demás (por la masa, la velocidad o la protección de su vehículo) tiene una mayor obligación de precaución hacia quienes son más vulnerables.

No se trata de una jerarquía de derechos: todos los usuarios tienen los mismos derechos fundamentales en la vía pública. Se trata de una jerarquía de responsabilidades: a mayor potencial de daño, mayor deber de cuidado.

Nivel	Usuario	Características de vulnerabilidad	Prioridad en su espacio
1º	Peatón	Sin protección mecánica alguna. Máxima prioridad en pasos habilitados y zonas peatonales.	Absoluta en su espacio
2º	Usuario de VMP	Sin carrocería ni protección estructural. Velocidad limitada a 25 km/h.	Alta en carril bici y zona compartida
3º	Ciclista	Sin carrocería. Mayor velocidad que el VMP pero igualmente expuesto.	Alta en carril bici y paso ciclista
4º	Motorista / ciclomotorista	Sin carrocería. Velocidad y masa mayores que bici o VMP.	Moderada; igual que turismo en calzada
5º	Conductor de turismo	Carrocería y sistemas de seguridad pasiva. Masa 1.000–2.000 kg.	Cede el paso a todos los anteriores en sus espacios
6º	Conductor de vehículo pesado	Mayor masa y peor maniobrabilidad. Mayor riesgo para otros.	Máxima responsabilidad de precaución

Implicaciones prácticas de la jerarquía

Este principio tiene consecuencias muy concretas en la forma en que cada usuario debe comportarse:

- El conductor de un turismo o vehículo pesado debe asumir que, en cualquier conflicto con un ciclista, un peatón o un usuario de VMP, las consecuencias para el otro usuario serán siempre mucho más graves que para él. Esta asimetría de consecuencias justifica una mayor carga de precaución sobre el conductor motorizado.
- El motorista, aunque es más vulnerable que el conductor de un turismo, genera más riesgo que un ciclista o un peatón. Debe actuar con precaución hacia estos colectivos.
- El ciclista o usuario de VMP, aunque es vulnerable frente a los vehículos a motor, genera riesgo para los peatones y debe respetarlos como usuarios prioritarios en sus espacios.
- El peatón, en la cima de la jerarquía de protección, también tiene obligaciones: no puede comportarse de forma imprevisible o temeraria asumiendo que los demás siempre le van a proteger.

Principio clave: La jerarquía de vulnerabilidad no exime a nadie de sus responsabilidades. Significa que quien más puede hacer para prevenir un accidente —generalmente quien conduce el vehículo más pesado o rápido— tiene la mayor obligación de hacerlo.

6.2 Espacios compartidos y zonas de coexistencia

El diseño del espacio urbano tiene un impacto directo sobre la calidad de la convivencia entre los distintos usuarios. Las ciudades españolas han evolucionado en los últimos años hacia modelos de movilidad más sostenibles e inclusivos, con una mayor presencia de zonas donde diferentes tipos de usuarios comparten el mismo espacio físico.

El carril bici como espacio de transición

El carril bici es el elemento de infraestructura que más ha crecido en las ciudades españolas en la última década. En 2025, ciudades como Madrid, Barcelona, Sevilla, Bilbao o Valencia cuentan con redes de carriles bici que superan los centenares de kilómetros. Sin embargo, su implantación no siempre ha sido acompañada de una adecuada educación vial sobre su uso correcto.

El carril bici es un espacio compartido entre ciclistas y, en muchos casos, usuarios de VMP. Las normas de convivencia dentro de este espacio son:

- Circular siempre en el sentido correcto, incluso en carriles bici bidireccionales (manteniéndose siempre por la derecha dentro del carril).
- Adaptar la velocidad a la densidad de tráfico ciclista. A mayor afluencia, menor velocidad.
- Avisar antes de adelantar a otro ciclista o usuario de VMP, especialmente por detrás.
- No detenerse en mitad del carril bici sin necesidad: si se necesita parar, hacerlo en el borde del carril o fuera de él.
- Los peatones no deben caminar por el carril bici, aunque la acera esté llena. El carril bici no es una extensión de la acera.

Las intersecciones: el punto crítico

La mayoría de los accidentes entre distintos tipos de usuarios se producen en las intersecciones. Es en estos puntos donde convergen trayectorias diferentes, donde la visibilidad puede ser limitada y donde el error de un solo usuario puede tener consecuencias para todos los demás.

Principios de comportamiento en intersecciones para todos los usuarios:

- Reducir siempre la velocidad al aproximarse a una intersección, aunque se tenga prioridad. La prioridad legal no garantiza la seguridad física.
- Establecer contacto visual con los conductores de los demás vehículos antes de cruzar o girar.
- No dar por sentado que el otro usuario ha visto nuestra señalización o nuestra presencia.
- En caso de duda sobre quién tiene la prioridad, ceder el paso. Es mejor perder unos segundos que provocar un accidente.

Dato: Más del 60 % de los accidentes entre vehículos a motor y ciclistas o peatones en entorno urbano se producen en intersecciones o en sus proximidades. La reducción de la velocidad en estos puntos es la medida más eficaz para reducir tanto la frecuencia como la gravedad de estos accidentes.

Las zonas de coexistencia: nuevas reglas de juego

Las zonas de coexistencia —calles de plataforma única, zonas 20, áreas peatonales con acceso restringido de vehículos— son espacios donde las reglas habituales de separación entre tipos de usuarios se difuminan. En estos entornos, la convivencia requiere un mayor grado de atención e interpretación por parte de todos:

- Los vehículos a motor circulan a velocidad muy reducida y deben adaptarse continuamente a la presencia de peatones, que pueden ocupar cualquier parte del espacio.
- Los peatones tienen prioridad pero no pueden comportarse de forma que haga imposible la circulación de los vehículos autorizados.
- Los ciclistas y usuarios de VMP circulan a velocidad similar a la de los vehículos y deben ser especialmente cuidadosos con los peatones.
- La señalización horizontal (pavimento) y vertical (señales) tiene un papel fundamental en estas zonas para indicar a todos los usuarios cómo deben comportarse.

6.3 Conflictos frecuentes y cómo evitarlos

El conocimiento de los conflictos más habituales entre distintos tipos de usuarios es el primer paso para evitarlos. La siguiente tabla recoge los diez conflictos más frecuentes en las vías españolas, su responsable principal y las claves para prevenirlos:

Conflicto	Responsable principal	Cómo evitarlo
Conductor adelanta a ciclista sin distancia suficiente	Conductor	Mantener 1,5 m lateral y reducir 20 km/h. Si no hay espacio, esperar
VMP o bici circula por acera	Ciclista / VMP	Prohibido. Usar carril bici o calzada según normativa
Peatón cruza en rojo o fuera del paso	Peatón	Cruzar siempre por el paso y con semáforo en verde
Conductor no cede paso en paso de peatones	Conductor	Obligación legal de ceder el paso al peatón en paso habilitado
Motorista circula entre carriles de forma peligrosa	Motorista	Solo permitido si no implica riesgo; a velocidad moderada
Conductor aparca en carril bici o zona peatonal	Conductor	Prohibido; sancionable con multa y retirada del vehículo
Ciclista o VMP no respeta semáforo en rojo	Ciclista / VMP	Obligación de respetar todos los semáforos igual que cualquier vehículo
Pasajero abre puerta sin mirar (dooring)	Conductor / pasajero	Mirar siempre por el retrovisor antes de abrir; usar técnica del brazo largo
Conductor no deja espacio al girar junto a un ciclista	Conductor	Reducir velocidad y esperar a tener espacio suficiente para girar
Peatón camina por el carril bici	Peatón	El carril bici no es un espacio peatonal; usar la acera

El adelantamiento de ciclistas: la norma más incumplida

La obligación de mantener una distancia lateral mínima de 1,5 metros al adelantar a un ciclista, acompañada de una reducción de velocidad de al menos 20 km/h, es probablemente la norma de convivencia vial más relevante y también una de las más frecuentemente incumplidas. Su cumplimiento es fundamental para la seguridad del ciclista y tiene implicaciones directas en la forma en que debe ejecutarse el adelantamiento:

- Si la vía no tiene anchura suficiente para mantener los 1,5 metros sin invadir el carril contrario, el conductor debe esperar a que haya un tramo recto con visibilidad suficiente para cruzar momentáneamente la línea central.
- En carreteras de un solo carril por sentido, el adelantamiento de un ciclista puede requerir invadir el carril contrario de forma similar a como se adelanta a un vehículo lento. Esto está permitido siempre que se haga con visibilidad y seguridad.
- En ningún caso es aceptable pasar rozando al ciclista con la excusa de que no había espacio: si no hay espacio seguro para adelantar, hay que esperar.

Para el ciclista: Circular de forma predecible —en línea recta, sin zigzaguar, señalizando los cambios de dirección con antelación— facilita enormemente al conductor del vehículo a motor planificar el adelantamiento con seguridad. La colaboración mutua es la clave.

El dooring: el peligro de la puerta

El dooring —el impacto de un ciclista o usuario de VMP contra una puerta de vehículo abierta bruscamente— es uno de los accidentes urbanos más frecuentes y con consecuencias más graves. La solución pasa por un cambio de hábito tan sencillo como eficaz: la técnica del brazo largo, también conocida como técnica holandesa.

Esta técnica consiste en abrir la puerta del vehículo usando la mano del lado contrario: el conductor usa la mano derecha para abrir la puerta del conductor, lo que le obliga a girar el cuerpo hacia la izquierda y mirar automáticamente hacia atrás. De este modo, es prácticamente imposible no ver a un ciclista o usuario de VMP que se aproxima por detrás.

- Los pasajeros del lado derecho deben hacer lo mismo: usar la mano izquierda para abrir la puerta, girando el cuerpo hacia la derecha para ver si viene alguien por el carril bici.
- En Países Bajos, esta técnica se enseña en las autoescuelas como parte del programa de formación obligatorio. En España no es obligatoria, pero su adopción voluntaria podría evitar miles de accidentes al año.

La agresividad vial: un problema de todos

La agresividad en la conducción —ya sea al volante de un coche, sobre una moto o con un patinete eléctrico— es uno de los factores que más deteriora la convivencia en la vía pública y que más contribuye a los accidentes. Se manifiesta de muchas formas:

- Conducción intimidatoria hacia ciclistas o peatones (acercarse mucho, tocar el claxon de forma innecesaria, acelerar junto a un peatón).
- Exceso de velocidad en zonas urbanas o en presencia de usuarios vulnerables.
- Incumplimiento deliberado de las normas de prioridad o del ceda el paso.
- Gestos, insultos o comportamientos amenazantes hacia otros usuarios.
- El road rage o ira vial: escalada de conflictos entre conductores que puede derivar en situaciones de peligro físico.

La agresividad vial puede ser sancionada administrativamente (multas por conducción temeraria o intimidatoria) e incluso penalmente (delito de coacciones, amenazas o lesiones). Pero más allá de las sanciones, el cambio debe ser cultural: la vía pública es un espacio compartido donde todos merecemos respeto.

Consejo: Si eres víctima de un comportamiento agresivo en la vía pública, no respondas con agresividad. La escalada emocional en el tráfico puede tener consecuencias muy graves. Mantén la calma, anota la matrícula del vehículo si es posible, y denuncia el hecho ante la policía si el comportamiento constituyó una amenaza real para tu seguridad.

6.4 Cultura vial: más allá del cumplimiento de la norma

El cumplimiento de la normativa es necesario, pero no suficiente. Los países con mejores índices de seguridad vial no se distinguen de los demás solo por tener mejores leyes o más controles: se distinguen por tener una cultura vial más desarrollada, entendida como el conjunto de actitudes, valores y comportamientos que los

ciudadanos adoptan de forma voluntaria porque han interiorizado el respeto mutuo como principio fundamental de la movilidad.

Los tres pilares de la cultura vial

La cultura vial se construye sobre tres pilares que se refuerzan mutuamente:

- **Conocimiento:** saber cuáles son las normas y comprender el porqué de cada una. Una norma que se entiende se cumple mejor que una norma que se impone. Esta guía aspira a contribuir a este primer pilar.
- **Actitud:** querer cumplir las normas y respetar a los demás usuarios, no por miedo a la sanción, sino porque se ha interiorizado que la vía pública es un espacio compartido donde las acciones propias tienen consecuencias reales sobre otras personas.
- **Habilidad:** saber cómo comportarse en cada situación concreta. El conocimiento teórico de las normas no siempre se traduce automáticamente en comportamientos seguros: hace falta práctica, formación y experiencia para tomar las decisiones correctas en situaciones de tráfico complejas.

La educación vial desde la infancia

La evidencia internacional muestra que la educación vial temprana es una de las inversiones más rentables en seguridad vial. Los niños que aprenden desde pequeños a comportarse de forma segura como peatones, ciclistas y, más adelante, como conductores, desarrollan hábitos que mantienen durante toda su vida adulta.

En España, la DGT desarrolla el programa de Educación Vial en las escuelas, que incluye formación teórica y práctica adaptada a las distintas etapas educativas. Algunos municipios han incorporado también programas de biciescuelas y circuitos de educación vial en parques públicos.

- Los padres son los primeros educadores viales de sus hijos: modelar comportamientos correctos (cruzar por el paso, respetar los semáforos, usar el cinturón siempre) tiene un impacto decisivo sobre los hábitos futuros de los niños.
- Los centros educativos pueden solicitar a la DGT materiales y recursos de educación vial adaptados a cada nivel educativo.
- Las autoescuelas tienen un papel fundamental en la formación de los conductores, que va más allá de preparar para el examen: deben transmitir una cultura vial orientada al respeto y a la responsabilidad.

Campañas de la DGT y sensibilización ciudadana

La Dirección General de Tráfico realiza periódicamente campañas de sensibilización dirigidas a distintos perfiles de usuarios y centradas en los factores de riesgo más relevantes en cada momento: velocidad, alcohol, distracciones, uso del casco, respeto a los ciclistas, etc.

Estas campañas se acompañan habitualmente de dispositivos especiales de control en las carreteras. Su eficacia es mayor cuando la comunicación pedagógica se combina con una presencia efectiva de los agentes de tráfico en la vía pública.

- **Campaña de verano:** especial atención a las carreteras de alta densidad turística, el cansancio en los desplazamientos de larga distancia y el alcohol en zonas de ocio nocturno.
- **Campaña de motos:** centrada en el equipamiento, la velocidad y los factores de riesgo específicos de los motoristas.
- **Campaña de ciclistas y VMP:** velocidad, uso del casco y respeto a los espacios.

- Campaña de peatones: visibilidad, distracción con el móvil y comportamiento en vía interurbana.
- Operación salida y retorno: dispositivos especiales en los grandes puentes y periodos vacacionales.

Seguimiento: Consulta regularmente la web de la DGT (dgt.es) para conocer las campañas en curso, los tramos de mayor siniestralidad y las novedades normativas. La información actualizada es la mejor herramienta para adaptar el comportamiento a las circunstancias reales del tráfico.

El papel de la tecnología en la cultura vial

La tecnología está transformando la seguridad vial de formas que habrían sido inimaginables hace apenas una década:

- Sistemas ADAS en vehículos nuevos: el frenado de emergencia autónomo, el aviso de cambio de carril y el adaptador inteligente de velocidad ya son obligatorios en todos los vehículos nuevos vendidos en Europa desde 2024. Estos sistemas reducen la incidencia del error humano, que está presente en más del 90 % de los accidentes.
- Aplicaciones de navegación inteligente: informan en tiempo real sobre los límites de velocidad, los radares, las obras y los accidentes. Su uso correcto (manos libres, configuración previa al viaje) puede mejorar la seguridad; su uso incorrecto (manipulación durante la conducción) es una distracción grave.
- Cámaras de tráfico y control automatizado: la red de cámaras de la DGT y de los municipios permite detectar infracciones de velocidad, semáforos en rojo y uso del móvil al volante de forma automatizada. La conciencia de que el incumplimiento puede ser detectado en cualquier punto tiene un efecto disuasorio demostrado.
- Vehículos conectados y autónomos: aunque todavía en desarrollo, los vehículos capaces de comunicarse entre sí y con la infraestructura vial tienen el potencial de eliminar gran parte de los accidentes debidos al error humano. España participa en varios proyectos europeos de movilidad conectada y autónoma.

6.5 En caso de accidente: qué hacer

Conocer cómo actuar ante un accidente de tráfico es una responsabilidad de todos los usuarios de la vía pública, no solo de los conductores. La actuación en los primeros minutos tras un accidente puede ser determinante para la supervivencia de las víctimas.

El protocolo PAS: Proteger, Avisar, Socorrer

El protocolo de actuación en accidente de tráfico se resume en tres pasos fundamentales que deben ejecutarse en este orden:

- **PROTEGER:** antes de acercarse al lugar del accidente, señalar la zona para evitar nuevos accidentes. Si el vehículo puede moverse, alejarlo de la calzada. Activar las luces de emergencia y colocar la señal V16. Ponerse el chaleco reflectante antes de salir del vehículo.
- **AVISAR:** llamar al 112 (número de emergencias único en España) e informar de la ubicación exacta, el número aproximado de heridos y su estado visible. El operador del 112 dará instrucciones sobre cómo actuar mientras llegan los servicios de emergencia.
- **SOCORRER:** atender a los heridos dentro de los límites del conocimiento propio. No mover a una persona herida salvo que exista riesgo inminente de incendio o de un nuevo accidente. Si la persona

está inconsciente pero respira, colocarla en posición lateral de seguridad. Si no respira, iniciar la reanimación cardiopulmonar (RCP) si se conoce la técnica.

Importante: Huir del lugar de un accidente en el que se ha participado como conductor es un delito tipificado en el Código Penal español (artículo 195 y 382 bis). La obligación de detenerse y socorrer a los heridos es legal y moral. La huida no solo es un delito: priva a las víctimas de la atención que puede salvarles la vida.

La RCP básica: una habilidad que salva vidas

La reanimación cardiopulmonar (RCP) básica es una técnica sencilla que cualquier persona puede aprender y que puede ser decisiva en los primeros minutos tras un accidente grave. En España, la formación en RCP está incluida en los programas de educación vial de algunas comunidades autónomas y es parte de la formación de las autoescuelas.

- Si la víctima no respira: iniciar las compresiones torácicas a un ritmo de 100-120 por minuto, deprimiendo el pecho al menos 5 centímetros con las manos entrelazadas en el centro del pecho.
- Si se conoce la técnica completa: alternar 30 compresiones con 2 respiraciones de rescate.
- Si no se conoce la técnica de respiración de rescate: realizar solo compresiones torácicas (RCP solo con manos) hasta que lleguen los servicios de emergencia.
- Los desfibriladores automáticos (DEA) están disponibles en muchos lugares públicos (estaciones, aeropuertos, centros comerciales, polideportivos). El 112 puede indicar la ubicación del DEA más cercano.

Formación: Considera hacer un curso de primeros auxilios básicos en Protección Civil Ribadesella o cualquier entidad acreditada. La formación dura pocas horas y puede capacitarte para salvar una vida en caso de emergencia.

Obligaciones tras un accidente con daños materiales

Cuando el accidente no produce heridos pero sí daños materiales, las obligaciones son:

- Detenerse y señalizar la zona para evitar nuevos accidentes.
- Intercambiar datos con el otro conductor implicado: nombre, DNI, matrícula del vehículo y datos del seguro.
- Rellenar la declaración amistosa de accidente (parte amistoso) si ambas partes están de acuerdo sobre cómo se ha producido el accidente. Este documento acelera la gestión del siniestro con las aseguradoras.
- Si no hay acuerdo o hay discrepancias relevantes: llamar a la policía o guardia civil para que levante atestado del accidente.
- Fotografiar los daños, la posición de los vehículos y cualquier elemento relevante del entorno (señales, marcas viales, estado del firme) antes de mover los vehículos.

6.6 Recursos y referencias útiles

La siguiente tabla recoge los principales recursos y organismos a los que puede acudir cualquier usuario de la vía pública para informarse, formarse o resolver dudas sobre la normativa de tráfico y la seguridad vial en España:

Recurso / organismo	Para qué sirve	Dónde encontrarlo
DGT — Sede electrónica	Consulta de puntos, trámites, normativa	sede.dgt.gob.es
App miDGT	Carnet digital, puntos, multas, ITV, seguro	Disponible en App Store y Google Play
Listado VMP homologados DGT	Consulta de VMP con homologación vigente	dgt.es (sección VMP)
RACE — Seguridad vial	Formación, consejos y recursos para conductores	race.es
Fundación MAPFRE — Seguridad vial	Campañas, formación y recursos educativos	fundacionmapfre.org
ConBici — Coordinadora en defensa de la bici	Normativa ciclista, recursos y reivindicaciones	conbici.org
ONCE — Accesibilidad y movilidad	Recursos para personas con discapacidad visual	once.es
CERMI — Discapacidad y movilidad	Derechos y accesibilidad en el espacio público	cermi.es
Stop Accidentes	Apoyo a víctimas de accidentes de tráfico	stopaccidentes.org

Normativa de referencia

Para quien quiera profundizar en la normativa vigente, los textos legales de referencia son los siguientes:

- Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. Disponible en el BOE (boe.es).
- Reglamento General de Circulación con las modificaciones actuales de 2025). Disponible en el BOE y en la web de la DGT.
- Reglamento General de Vehículos. Disponible en el BOE.
- Normativa europea: Reglamento (UE) 2019/2144 sobre requisitos de seguridad general de vehículos (GSR2), plenamente aplicable desde julio de 2024. Disponible en el Diario Oficial de la Unión Europea.
- Ordenanzas municipales de movilidad: cada municipio publica su normativa en su sede electrónica y en el boletín oficial provincial correspondiente.

CIERRE DE LA GUÍA

Esta guía ha recorrido todos los perfiles de usuario de la vía pública en España —conductores de coche, motoristas y ciclomotoristas, ciclistas, usuarios de VMP y peatones— a excepción de los conductores profesionales de camiones que merecen un estudio particular, con el objetivo de ofrecer una visión clara, rigurosa y accesible de la normativa vigente y de los comportamientos que hacen posible una movilidad más segura para todos.

La seguridad vial no es una responsabilidad que recaiga exclusivamente sobre el Estado, las administraciones o los ingenieros de tráfico. Es, ante todo, una responsabilidad ciudadana: la suma de millones de decisiones individuales que se toman cada día en las vías públicas de nuestro país. Cada vez que un conductor respeta la distancia de adelantamiento con un ciclista, cada vez que un peatón cruza por el paso habilitado, cada vez que un motorista reduce la velocidad antes de una curva cerrada, se está contribuyendo a construir un entorno vial más seguro para todos.

La normativa es el suelo mínimo, no el techo. Por encima del cumplimiento de la ley existe un amplio espacio para la generosidad, la paciencia y el respeto mutuo que ningún reglamento puede imponer pero que marca la diferencia entre una vía pública conflictiva y una vía pública en la que todos se sienten seguros.

Objetivo Visión Cero: La Estrategia de Seguridad Vial 2030 de España tiene como objetivo reducir a la mitad el número de fallecidos y heridos graves en carretera respecto a 2019, avanzando hacia la Visión Cero: un mundo en el que ninguna persona muera ni quede gravemente lesionada como consecuencia de un accidente de tráfico. Ese objetivo nos pertenece a todos.

Esta guía se basa en la normativa española vigente en 2025, incluyendo el Texto Refundido de la Ley de Tráfico (RDL 6/2015) y el Reglamento General de Circulación actualizado en julio de 2025. Ante cualquier duda de carácter legal o administrativo, se recomienda consultar la sede electrónica de la DGT (sede.dgt.gob.es) o recurrir a un profesional cualificado. Los datos de siniestralidad citados proceden de las estadísticas oficiales de la DGT.