

TestRuta

Manual del permiso B

El temario completo, explicado para entenderlo.

19 temas · 125 apartados

2111 preguntas de práctica en la web

Gratis y sin registro

Revisado el 22 de agosto de 2026.

Comprueba en testruta.com/manual/ si hay una versión más reciente.

Texto de elaboración propia. No reproduce el manual oficial de la DGT ni el de ninguna editorial. Ante cualquier discrepancia prevalece la normativa vigente.

Índice

1. Conceptos y definiciones
2. Normas generales de comportamiento
3. Las señales: forma, color y lógica
4. Marcas viales
5. Semáforos y agentes
6. Prioridad de paso
7. Velocidad y distancia de seguridad
8. Adelantamiento
9. Maniobras, parada y estacionamiento
10. Alumbrado
11. Usuarios vulnerables
12. Alcohol, drogas y factor humano
13. Seguridad vial
14. Accidentes y primeros auxilios
15. El vehículo: mecánica y averías
16. Carga, transporte y remolques
17. Documentación, permisos y puntos
18. Consumo y medio ambiente
19. La moto

1

Conceptos y definiciones

Quién es conductor, peatón o titular, qué es una calzada, un arcén o una travesía, y por qué el examen empieza siempre por aquí.

Lo esencial de este tema

- La vía es todo el espacio público destinado al tránsito; la calzada es solo la parte por la que circulan los vehículos.
- El arcén no es un carril: no se puede circular ni adelantar por él.
- Es peatón quien empuja una bicicleta, un carrito o un vehículo de menos de un metro de ancho.
- El titular responde del seguro y la ITV; el conductor, de cómo se conduce.
- El límite del permiso B son 3.500 kg de MMA, no lo que pese el vehículo en ese momento.

Este es el tema que todo el mundo se salta y el que más preguntas regala. No porque sea difícil, sino porque el examen está redactado con estas palabras exactas: cuando un enunciado dice

calzada y no vía, o parada y no estacionamiento, la diferencia entre acertar y fallar está aquí y en ningún otro sitio.

Quién es quién

Las cuatro figuras que más aparecen son conductor, peatón, titular y usuario. Parecen obvias hasta que

el enunciado juega con ellas.

Conductor es quien maneja la dirección de un vehículo, pero también quien va al mando de animales de tiro o de un rebaño. Y aquí viene el primer matiz que cae mucho: durante el aprendizaje, cuando

alguien practica con un profesor al lado y doble mando, el conductor a efectos legales es el profesor.

Peatón no es solo quien camina. Lo es también quien empuja un carrito de bebé, una silla de ruedas, una bicicleta o un ciclomotor de dos ruedas a mano, o cualquier vehículo de menos de un metro de

anchura. Es decir: bajarse de la bicicleta y empujarla te convierte en peatón, con los derechos y las

obligaciones que eso implica.

Titular es a quien pertenece el vehículo según el Registro. Es responsable de que tenga el seguro y la ITV en vigor y de identificar al conductor cuando se lo pidan. Usuario es quien viaja en el vehículo con conocimiento del conductor.

Si el enunciado dice «el titular del vehículo», no está hablando necesariamente de quien conducía. Es la

confusión que buscan en las preguntas de responsabilidad: la multa por no tener la ITV es del titular; la

multa por saltarse un semáforo es de quien iba al volante.

Las partes de la vía

La palabra vía lo engloba todo: calzada, arcenes, aceras, medianas y cualquier otra zona del espacio público destinada al tránsito. Dentro de ella, cada parte tiene su nombre y su régimen.

La calzada es la parte por la que circulan los vehículos. Se divide en

carriles, cada uno con anchura suficiente para una fila de vehículos. El

arcén es la franja pegada a la calzada que no es carril: por él circulan peatones, ciclos y vehículos especiales, y los demás solo pueden usarlo para detenerse por necesidad. Adelantar por el arcén es

infracción, y es una de las preguntas que más se repiten.

La berma o cuneta es lo que hay más allá del arcén y no forma parte de la calzada. La

mediana separa las dos calzadas de sentidos opuestos. La acera es para peatones, elevada o no respecto a la calzada.

Autopista y autovía no son lo mismo. Las dos prohíben peatones, ciclos, ciclomotores y cambios de sentido, y las dos tienen calzadas separadas. La diferencia es de origen: la autopista se proyecta

y construye desde cero para el tráfico rodado; la autovía suele nacer del desdoblamiento de una carretera ya

existente, por eso admite accesos y curvas que la autopista no tendría.

Carriles con nombre propio

No todos los carriles son iguales, y varios tienen reglas que solo se aplican a ellos.

Carril Qué tiene de particular

Reservado Solo para la categoría que indique la señal: bus, taxi, ciclos.

VAO Alta ocupación. Exige un número mínimo de ocupantes, señalizado con un rombo.

Reversible Cambia de sentido según la hora. Se señaliza con paneles luminosos sobre la calzada.

De aceleración Sirve para igualar velocidad antes de entrar en la vía principal.

De deceleración Sirve para frenar después de salir, no antes.

Adicional de circulación lenta El carril extra en las subidas, para los vehículos que pierden velocidad.

De trenzado Tramo donde coinciden los que entran y los que salen y tienen que cruzarse.

El carril de deceleración es para frenar después de haber salido de la vía

principal. Frenar en el carril principal antes de tomarlo es lo que provoca el alcance por detrás, y es una de

las preguntas que más se falla de este bloque.

En un carril reversible, las flechas verdes sobre la calzada indican los carriles abiertos en tu sentido y las aspas rojas los cerrados. Un carril con aspa roja no se usa aunque esté vacío.

Poblado, travesía y vía urbana

Los límites de velocidad y buena parte de las normas cambian según dónde estés, así que conviene tener

claras estas tres palabras.

Poblado es el espacio con edificios y con entradas y salidas señalizadas como tales.

Empieza donde está la señal de entrada a población y termina en la de salida.

Vía urbana es cualquier vía dentro de poblado, excepto las travesías.

Travesía es el tramo de carretera que atraviesa el poblado. Sigue siendo carretera, con su titularidad y su señalización, pero pasa entre edificios. Es la razón de que en muchos pueblos el límite sea

de 50 y no de 30: la travesía no aplica los criterios de las calles urbanas.

Un enunciado que dice «circula por una travesía» te está avisando de dos cosas a la vez: que hay peatones

cerca y que no se aplican automáticamente las reglas de vía urbana. Es el escenario clásico de las preguntas de adelantamiento y de estacionamiento.

Los vehículos, uno por uno

El Reglamento distingue muchas más categorías de las que usamos al hablar, y el examen las usa todas.

Vehículo Qué es

Ciclo Vehículo de al menos dos ruedas movido por el esfuerzo de quien lo conduce.

Bicicleta Ciclo de dos ruedas. Si lleva pedaleo asistido hasta 25 km/h, sigue siendo bicicleta.

Ciclomotor Hasta 50 cc, 45 km/h y 4 kW. Necesita permiso AM.

Motocicleta Dos ruedas, más de 50 cc o más de 45 km/h.

Turismo Hasta nueve plazas incluida la del conductor, destinado al transporte de personas.

Autobús Más de nueve plazas incluida la del conductor.

Camión Vehículo de transporte de mercancías con cabina no integrada en la carrocería.

Remolque Vehículo sin motor concebido para ser arrastrado. Ligero si su masa máxima no pasa de 750 kg.

Semirremolque Remolque que apoya parte de su peso sobre el vehículo tractor.

VMP Vehículo de movilidad personal: patinete eléctrico y similares. Ni es ciclo ni es ciclomotor.

Tranvía Circula sobre raíles por la vía urbana. Tiene preferencia sobre el resto.

El vehículo de movilidad personal merece un párrafo aparte porque es reciente y cae mucho.

No puede circular por aceras ni zonas peatonales, ni por autopistas, autovías y travesías. No necesita permiso

de conducción ni seguro obligatorio a nivel estatal, aunque muchos ayuntamientos sí lo exigen, y el casco

depende de la ordenanza municipal.

Vehículos especiales y agrícolas

Son los que por su construcción no encajan en las categorías normales: maquinaria de obras, tractores,

cosechadoras, grúas móviles y remolques agrícolas. Circulan por las mismas carreteras que tú y tienen reglas

propias.

Qué los distingue

- Van despacio. Muchos no pasan de 40 km/h y algunos ni de 25.
- Suelen ser anchos y ocupar parte del carril contrario o del arcén.

- Llevan la señal V-2: la luz amarilla giratoria o de destellos del techo.
- Los que superan las medidas o las masas generales necesitan una autorización complementaria

de circulación.

- No pueden entrar en autopista ni en autovía si no alcanzan los 60 km/h.

Qué te toca a ti

Detrás de una máquina agrícola la visibilidad es nula y muchas giran hacia una finca sin señalizar, porque su

conductor va pendiente del trabajo y no siempre lleva retrovisores útiles. La distancia tiene que ser mayor de

lo habitual, y el adelantamiento exige mucho más espacio del que parece: son vehículos largos y lentos, así que

la maniobra dura más.

Que un vehículo se aparte al arcén para facilitarte el paso no autoriza a adelantar por el arcén, ni convierte en legal un adelantamiento en un tramo donde está prohibido. Él puede volver a la calzada en

cualquier momento.

Los conductores de vehículos especiales tienen además una obligación propia: si detrás se ha formado una fila, deben apartarse en el primer lugar seguro para dejar pasar.

Las masas que hay que distinguir

Tres conceptos que suenan parecido y significan cosas distintas. Aparecen en las preguntas de carga y en

las de permisos.

ConceptoQué mide

TaraEl vehículo vacío, con sus accesorios y el depósito lleno. Sin ocupantes ni carga.

Masa máxima autorizada (MMA)El tope que no puede superarse con el vehículo cargado y ocupado.

Carga útilLa diferencia entre las dos: lo que realmente se puede meter dentro.

Cuando una pregunta de permisos habla de «3.500 kg», casi siempre se refiere a la MMA, no a lo que pesa el vehículo en ese momento. Es el límite del permiso B, y da igual que la furgoneta vaya vacía.

Las cifras de este tema

Preguntas: 30. Tres respuestas cada una, una sola válida

Fallos permitidos: 3. Con 4 el examen queda suspenso

Tiempo: 30 min. Se puede avanzar, retroceder y marcar preguntas

Convocatorias por tasa: 2. Suspender la primera es lo habitual

Base normativa

Reglamento General de Circulación (RD 1428/2003) · anexo I, definiciones

Ley de Tráfico y Seguridad Vial (RDL 6/2015, texto refundido) · anexo I

Reglamento General de Vehículos (RD 2822/1998) · clasificación de vehículos

Dudas frecuentes

¿Un patinete eléctrico es un ciclomotor?

No. Es un vehículo de movilidad personal, una categoría propia. No requiere permiso de conducción a nivel estatal, pero tampoco puede circular por acera, autovía, autopista ni travesía.

¿Quién es el conductor durante una clase práctica?

El profesor, siempre que el vehículo tenga doble mando y él esté en condiciones de actuar. Es la respuesta que espera el examen.

¿La acera forma parte de la vía?

Sí. La vía es todo el espacio público destinado al tránsito: calzada, arcenes, aceras y medianas. La calzada es solo la parte por la que circulan los vehículos.

¿Qué diferencia hay entre travesía y vía urbana?

La travesía es un tramo de carretera que atraviesa un poblado; la vía urbana es cualquier otra vía dentro de él. Los límites de velocidad y algunas normas de estacionamiento cambian entre una y otra.

2

Normas generales de comportamiento

El principio de conducción diligente, el sentido de la circulación, los carriles, el uso del arcén y las obligaciones básicas de todo conductor.

Lo esencial de este tema

- Por encima de cada norma concreta está la obligación de conducir con diligencia y precaución, sin poner en peligro a nadie.
- Se circula por la derecha; el carril izquierdo de una autovía solo se usa para adelantar.
- El cinturón es obligatorio en todas las plazas, dentro y fuera de poblado.
- Los menores de 135 cm viajan detrás con un sistema de retención adaptado a su talla.
- Cede el paso quien tiene el obstáculo en su sentido de la marcha.

Antes de que existan las señales existe una regla que las envuelve a todas: conducir con la diligencia y la precaución necesarias para evitar daños. Suena a fórmula legal, pero es la que se aplica cuando

algo va mal y ninguna norma concreta lo prohibía expresamente.

La obligación que está por encima de las demás

La ley exige conducir con la atención permanente y sin poner en peligro a nadie. De ahí salen tres

obligaciones que el examen pregunta una y otra vez:

- Estar en condiciones de controlar el vehículo. Cansancio, medicación, enfermedad o cualquier alteración física o psíquica que reduzca la capacidad de reacción son motivo suficiente para no conducir.

- Mantener la libertad de movimientos. Nada puede interferir entre el conductor y los mandos: ni objetos en el suelo, ni un animal suelto, ni un pasajero mal sentado.

- Conservar el campo de visión. Cristales limpios, retrovisores ajustados y nada colgando del espejo que tape la vista.

De esta misma regla nace la prohibición de conducir usando el móvil, auriculares conectados a aparatos de

sonido, pantallas de vídeo o cualquier dispositivo que distraiga. Y también la de emitir

perturbaciones,

ruidos o gases en una medida superior a la reglamentaria.

Cuando una pregunta describe una conducta que no está prohibida por ninguna norma concreta pero

claramente reduce el control o la visibilidad, la respuesta correcta suele ser la que dice «no se puede» o

«hay que detenerse». La norma general cubre lo que las normas concretas no llegan a nombrar.

Por dónde se circula

La regla base es circular por la derecha y lo más cerca posible del borde derecho de la calzada, dejando

libre el arcén. Sobre esa base se montan las excepciones.

En vías con dos o más carriles por sentido dentro de poblado se puede elegir el carril y

mantenerse en él, siempre que no se entorpezca a nadie. Fuera de poblado, en cambio, hay que ir por el carril

derecho y usar los demás solo para adelantar o para prepararse a girar a la izquierda.

Circular por el carril izquierdo de una autovía sin estar adelantando es una de las infracciones más

denunciadas y una de las preguntas más frecuentes. En cuanto termina el adelantamiento, hay que volver a la

derecha.

El arcén no es un carril. No se puede circular por él, ni adelantar, ni usarlo para pasar

una retención. Lo usan peatones, ciclos, ciclomotores y vehículos especiales, y el resto solo para detenerse

cuando es necesario.

Circular por autopista y autovía

Son las vías más seguras por kilómetro recorrido y a la vez donde un error sale más caro, porque todo pasa

a más velocidad y con menos margen.

Quién no puede entrar

Peatones, animales, ciclos, ciclomotores, vehículos de movilidad personal, vehículos de tracción animal y los

que por construcción no puedan alcanzar los 60 km/h. Tampoco se puede cambiar de sentido,

ni

circular marcha atrás, ni parar salvo emergencia.

Entrar

El carril de aceleración está para igualar velocidades, no para esperar. Se acelera mientras se busca el hueco y se entra sin obligar a nadie a frenar. La preferencia es de quien ya circula, pero quien

está dentro debe facilitar la incorporación cambiando de carril si puede hacerlo con seguridad.

Circular

Por el carril derecho. Los demás son para adelantar y para prepararse a salir. Quedarse en el izquierdo sin

adelantar es de las infracciones más denunciadas y, sobre todo, obliga a los demás a adelantar por la derecha.

Salir

Se señaliza con antelación, se toma el carril de deceleración y se frena ya dentro de él.

Frenar en el carril principal antes de la salida es lo que provoca el alcance por detrás.

Si te pasas la salida, se continúa hasta la siguiente. Dar marcha atrás por el arcén es una infracción muy

grave y una de las causas de accidente mortal más evitables que existen.

Si te quedas parado

Sacar el vehículo de la calzada, luces de emergencia, chaleco puesto dentro del coche, baliza V-16 en

el techo y esperar tras la barrera de protección. Nunca en el arcén junto al vehículo, que es donde ocurren los atropellos por accidente secundario.

Refugios, isletas y zonas excluidas

Cuando en la calzada hay un refugio, una isleta o una zona señalizada como excluida, la regla es rodearla

por la derecha, salvo que la señalización indique otra cosa o que la isleta esté a la izquierda del sentido

de la marcha en una vía de sentido único.

Las zonas cebreadas pintadas en el suelo delimitan espacio excluido a la circulación. Si su contorno es una línea continua, no se puede pisar en ningún caso; si es discontinua, se puede acceder a

ellas cuando sea necesario para una maniobra permitida.

Obstáculos y caída de la carga

Si algo cae del vehículo a la calzada, la obligación es doble: retirarlo lo antes posible y, mientras tanto,

señalarlo para que no provoque un accidente. Quien crea un obstáculo responde de él.

Si el obstáculo lo encuentras tú y no lo has creado, no estás obligado a retirarlo, pero sí a no empeorar la situación: reducir, señalar con las luces de emergencia si hace falta y avisar al 112 cuando

el peligro sea serio.

Encontrarse un obstáculo en el propio carril en una carretera de doble sentido plantea siempre la misma

pregunta: quién pasa primero. Cede el paso quien tiene el obstáculo en su sentido de la marcha,

porque es quien va a invadir el carril contrario.

Cinturón, casco y sistemas de retención

El cinturón es obligatorio en todas las plazas que lo tengan, delante y detrás, dentro y fuera de poblado.

La infracción se sanciona a cada ocupante mayor de edad; si el ocupante es menor, responde el conductor.

Los menores de 135 centímetros de estatura deben viajar en las plazas traseras con un sistema de retención

homologado y adaptado a su talla. Solo pueden ir delante en supuestos tasados: que el vehículo no tenga plazas

traseras, que estén ya ocupadas por otros menores o que no quepan las sillas.

El casco es obligatorio para conductores y pasajeros de motocicletas y ciclomotores. En bicicleta, es

obligatorio en vías interurbanas para todos, y para los menores de 16 años también en ciudad.

Si el niño viaja a contramarcha en el asiento del acompañante, hay que desactivar el airbag frontal. Sin desactivarlo, esa plaza está prohibida: el airbag se despliega contra el respaldo de la silla, es decir, contra la cabeza del bebé.

Descanso y estado del conductor

No hay una norma que obligue a un conductor particular a parar cada dos horas, pero sí una obligación

general de conducir en condiciones. La recomendación de las dos horas es la que utiliza la DGT y la que

espera el examen cuando pregunta por viajes largos.

Los síntomas que obligan a parar son conocidos y aun así se ignoran: bostezos repetidos, picor de ojos,

cambios constantes de postura, no recordar los últimos kilómetros. Cuando aparecen, la fatiga ya está

instalada; el café tarda veinte o treinta minutos en hacer efecto y una siesta de quince o veinte minutos

recupera bastante más que aguantar.

Cambia el 1 de octubre de 2026

- Se eliminan las exenciones del cinturón para taxistas, repartidores en zona urbana e instructores de autoescuela: ya no hay excusa en ninguna plaza.
- Se añade una exención nueva y muy concreta: el paciente que recibe asistencia sanitaria en una ambulancia durante el trayecto.
- En una retención hay que dejar un pasillo de emergencia libre por el centro para que pasen los servicios de urgencia.

Las cifras de este tema

Sistema de retención infantil: hasta 135 cm. En plazas traseras

Base normativa

Reglamento General de Circulación (RD 1428/2003) · normas generales de comportamiento y sentido de la circulación

Ley de Tráfico y Seguridad Vial (RDL 6/2015, texto refundido) · obligaciones del conductor

Dudas frecuentes

¿Se puede circular por el arcén para adelantar?

No. El arcén no es un carril de circulación. Adelantar por él es una infracción, aunque el vehículo de delante se haya apartado para facilitar el paso.

¿El cinturón es obligatorio en las plazas traseras?

Sí, en todas las plazas que lo tengan y en todo tipo de vías. La multa recae en cada ocupante mayor de edad y en el conductor cuando se trata de menores.

¿Cuándo puede un niño de menos de 135 cm ir delante?

Solo si el vehículo no tiene plazas traseras, si estas ya están ocupadas por otros menores o si no caben las sillas. Y siempre con su sistema de retención.

¿Hay que retirar un obstáculo que no he provocado yo?

No estás obligado a retirarlo, pero sí a no crear más peligro: reducir, señalizar si hace falta y avisar a los servicios de emergencia cuando el riesgo lo justifique.

3

Las señales: forma, color y lógica

Por qué el triángulo rojo avisa y el círculo rojo prohíbe. La regla que resuelve la mitad de las preguntas de señales sin haberlas visto nunca.

Lo esencial de este tema

- La forma y el color dicen a qué familia pertenece la señal antes de mirar el pictograma.
- Triángulo rojo avisa, círculo rojo prohíbe, círculo azul obliga, cuadrado azul solo informa.
- El mismo número es máxima en círculo rojo, mínima en círculo azul y recomendada en cuadrado azul.
- El peligro avisa antes; la prohibición empieza donde está la señal.
- Una prohibición termina con su señal de fin, en la siguiente intersección o cuando otra la sustituye.

Hay más de doscientas señales en el catálogo oficial y nadie las memoriza todas. No hace falta:

forma y color ya dicen a qué familia pertenece cada una y qué te obliga a hacer. El pictograma solo añade el

detalle. Aprende primero la regla y las señales que nunca has visto se deducen solas.

La regla que resuelve la mitad

Cuatro combinaciones de forma y color cubren la mayor parte del catálogo.

Forma y color	Familia	Qué te exige
Triángulo con borde rojo	Peligro	Avisa. No prohíbe ni obliga: moderar la velocidad y atención.
Círculo con borde rojo	Prohibición o restricción	Prohíbe o limita algo desde ese punto.
Círculo azul entero	Obligación	Obliga a hacer exactamente lo del pictograma.
Cuadrado o rectángulo azul	Indicación	Solo informa. No obliga ni prohíbe por sí misma.

A esas cuatro se suman tres formas únicas que se reconocen incluso tapadas de nieve o vistas por detrás:

el octógono del STOP, el triángulo invertido del ceda el paso y el rombo amarillo de vía prioritaria. Esa es

justamente la razón de que tengan forma propia.

El mismo número significa cosas distintas según dónde esté: en círculo con borde rojo es la velocidad máxima, en círculo azul es la mínima obligatoria y

en cuadrado azul es solo una recomendación para condiciones normales.

Señales de peligro

Triángulo blanco con borde rojo. Anuncian un riesgo que viene más adelante, normalmente entre 150 y 250

metros fuera de poblado, y bastante menos dentro. No imponen una velocidad concreta: obligan a moderarla

según lo que anuncien.

Conviene distinguir bien las que se parecen entre sí, porque el examen las cruza.

La señal de niños no obliga a detenerse ni indica que haya un colegio con paso regulado:

avisa de que puede haber niños en la calzada. La de peatones tampoco es un paso de peatones,

que es cuadrada y azul. Confundir peligro con indicación es de los errores más repetidos.

Caso aparte: el aspa de San Andrés. No es triangular y aun así es de peligro. Señala un paso a nivel sin barreras y obliga a aproximarse a velocidad muy reducida.

Prohibición y restricción

Círculo blanco con borde rojo. Prohíben o limitan desde el punto exacto donde están colocadas, no desde

más adelante. Ese matiz —el peligro avisa antes, la prohibición empieza donde está— es una pregunta

recurrente.

Dos que se confunden siempre: circulación prohibida es un círculo rojo hueco, sin nada

dentro, y prohíbe el paso en los dos sentidos. Entrada prohibida es un círculo rojo relleno con

una banda blanca horizontal, y prohíbe entrar solo en ese sentido: es la de las calles de sentido único.

Otras dos: estacionamiento prohibido lleva una sola barra roja y permite parar;

parada y estacionamiento prohibidos lleva dos barras cruzadas y prohíbe las dos cosas.

Una prohibición deja de aplicarse en tres supuestos: cuando aparece la señal de fin correspondiente, en la

siguiente intersección, o cuando otra señal la sustituye. No dura indefinidamente.

Señales de obligación

Círculo azul entero con el pictograma en blanco. Obligan a hacer exactamente lo que muestran, y solo

eso.

Sentido obligatorio te dice hacia dónde ir. Paso obligatorio te dice por qué

lado rodear un obstáculo o una isleta: es la que aparece delante de las medianas y los refugios.

La velocidad mínima obliga a no bajar de esa cifra salvo que el tráfico, el estado de la vía o

la seguridad lo impidan. No es una recomendación al revés: es una obligación.

Indicación e información

Cuadradas o rectangulares, fondo azul. Solo informan de una circunstancia o de un servicio.

Que sean

informativas no significa que no tengan consecuencias: la señal de autopista no obliga a nada por sí misma,

pero a partir de ella rige todo el régimen de autopista.

Túnel es una indicación, pero implica una obligación real: encender la luz de cruce, esté

iluminado o no. Zona residencial implica prioridad peatonal y 20 km/h. Autopista

implica prohibición de peatones, ciclos, ciclomotores y cambios de sentido. La señal informa; la norma que

arrastra es lo que preguntan.

Señalización de obras

Fondo amarillo, misma forma que la señal equivalente. Mientras duren los trabajos prevalece sobre la

señalización fija del tramo, aunque contradiga a lo que hay pintado en el suelo o a una señal vertical

permanente.

Es el escalón más alto de la señalización después de los agentes, por delante incluso de los semáforos.

Tiene sentido: la obra es una situación temporal que la señalización permanente no puede prever.

Balizamiento y señalización circunstancial

Junto a las señales de obras hay una familia entera de elementos que no son señales pero mandan igual:

son los que delimitan por dónde se pasa cuando la vía deja de ser la de siempre.

Elemento Para qué está

Cono Delimita el carril provisional. Ligero a propósito: si lo tocas, cede.

Panel direccional Franjas blancas y rojas oblicuas. Las franjas apuntan hacia el lado por el que hay que pasar.

Baliza cilíndrica Separa el tramo en obras del carril abierto a lo largo de todo el recorrido.

Barrera y valla Cierran físicamente un paso. No se rodean por el otro lado.

Captafaros Los reflectantes del asfalto y de las barreras. Marcan el trazado de noche.

Marca amarilla provisional Anula la marca blanca que haya debajo mientras duren las obras.

Cuando hay marcas amarillas pintadas sobre las blancas, mandan las amarillas. Es la única situación en la que se circula ignorando por completo una línea continua que se ve perfectamente.

Paneles de mensaje variable

Los paneles luminosos de las autovías no son informativos: lo que muestran es señalización con

efecto legal mientras esté encendida. Si un panel fija una velocidad menor que la de la vía, esa es la

que rige y su incumplimiento se sanciona igual.

Lo mismo con las aspas y flechas sobre los carriles: un aspa roja cierra el carril aunque esté vacío y aunque la señalización pintada diga otra cosa.

La señalización circunstancial ocupa el segundo escalón del orden de prioridad, solo por detrás de los agentes. Está por encima de los semáforos, de las señales verticales y de las marcas viales.

Paneles complementarios

Los rectángulos blancos que cuelgan bajo una señal precisan su alcance y son parte de ella. Pueden

indicar la distancia a la que empieza lo señalado, la longitud del tramo afectado, los vehículos a los que

se aplica, los días o las horas, o el sentido en el que rige.

Un panel puede convertir una prohibición general en algo mucho más concreto: la misma señal de

estacionamiento prohibido significa cosas distintas con un panel de «excepto residentes» o de «laborables

de 8 a 14 h».

Si el enunciado menciona un panel bajo la señal, la respuesta correcta casi nunca es la interpretación

general de la señal sola. El panel está ahí precisamente para cambiarla.

Las cifras de este tema

Peligro avisa a: 150-250 m. Fuera de poblado

Prohibición empieza: en la señal. No antes ni después

Base normativa

Reglamento General de Circulación (RD 1428/2003) · señalización: significado y orden de prioridad

Ley de Tráfico y Seguridad Vial (RDL 6/2015, texto refundido) · señales y órdenes de los agentes

Dudas frecuentes

¿Cómo sé si una señal prohíbe o solo avisa?

Por la forma. El triángulo con borde rojo avisa de un peligro y obliga a moderar la velocidad; el círculo con borde rojo prohíbe o limita desde el punto donde está colocado.

¿Desde dónde se aplica una señal de peligro?

Avisa de algo que viene más adelante, típicamente entre 150 y 250 metros fuera de poblado. Las prohibiciones, en cambio, se aplican desde el punto exacto en el que están.

¿Qué significa un número en un cuadrado azul?

Una velocidad recomendada para condiciones normales. No es obligatoria. La máxima va en círculo con borde rojo y la mínima obligatoria en círculo azul.

¿Cuándo deja de aplicarse una prohibición?

Con la señal de fin correspondiente, en la siguiente intersección o cuando otra señal la sustituye.

4

Marcas viales

Líneas continuas y discontinuas, líneas mixtas, cebreados, flechas de carril y el bordillo amarillo. Con el mismo valor legal que una señal vertical.

Lo esencial de este tema

- Lo pintado en el suelo tiene el mismo valor legal que una señal vertical, aunque esté por debajo en el orden de prioridad.
- La línea continua no se traspasa, salvo excepciones tasadas como adelantar a un ciclo.
- En la línea mixta manda la que esté más cerca de tu vehículo.
- El cebreado se pisa o no según sea su contorno, continuo o discontinuo.
- Orden de prioridad: agentes, obras, semáforos, señales verticales y marcas viales.

Lo pintado en el asfalto tiene el mismo valor legal que una señal vertical, aunque mucha gente lo

trate como decoración. Y a diferencia de las señales, las marcas están siempre delante de ti mientras

conduces: son la fuente de información más constante que hay.

Líneas longitudinales

Separan carriles o sentidos, y su régimen depende de si son continuas o discontinuas.

La línea continua no se puede traspasar ni pisar. Separa sentidos allí donde adelantar sería peligroso, o carriles donde cambiar no es seguro. La discontinua sí se puede traspasar cuando la maniobra es segura y se señala con antelación.

La línea mixta —una continua y una discontinua juntas— manda según la que esté más cerca de tu vehículo. Se da el caso de que el sentido contrario puede adelantar y tú no, o al revés. Es una de las

preguntas más habituales del bloque.

La línea continua tiene excepciones tasadas: se puede rebasar para adelantar a ciclos y a vehículos de tracción animal o especiales que circulen a velocidad reducida, siempre que haya visibilidad

suficiente y no se ponga en peligro a nadie. También para acceder a una propiedad o a una vía a la que no se

puede llegar de otro modo.

Líneas transversales

Cruzan la calzada y marcan dónde hay que detenerse o ceder.

La línea de detención es continua y ancha: obliga a parar por completo antes de ella. Es la del STOP y la del semáforo en rojo. La línea de ceda el paso es discontinua, de trazos gruesos: obliga a ceder, pero solo a detenerse si viene alguien. A veces se acompaña de un triángulo blanco pintado

en el suelo apuntando hacia el conductor.

Detenerse pasada la línea de detención en un STOP sigue siendo infracción aunque el vehículo llegue a

pararse. La norma exige parar antes de la línea; si desde ahí no hay visibilidad, se avanza despacio después de haber parado.

Cebreados y zonas excluidas

Las franjas oblicuas delimitan una zona por la que no se circula. Suelen aparecer en desdoblamientos, en

salidas de autovía y delante de las isletas.

Lo que decide si puedes pisarla es el contorno: si el borde es una línea continua, no se puede entrar en ningún caso; si es discontinua, se puede acceder para una maniobra permitida cuando sea necesario.

Nunca se puede estacionar sobre un cebreado, tenga el contorno que tenga.

Flechas, carriles reservados y símbolos

Las flechas de selección pintadas en un carril indican los movimientos permitidos desde él.

Si un carril lleva flecha recta y flecha a la izquierda, desde ese carril se puede seguir de frente o girar a

la izquierda, pero no a la derecha.

Las flechas de retorno —una flecha curvada hacia el carril de al lado— avisan de que la línea discontinua está a punto de convertirse en continua y de que hay que volver al carril de la derecha.

El paso para peatones se pinta con bandas anchas paralelas al eje de la vía. Sobre él está

prohibido adelantar y estacionar, y los peatones tienen preferencia.

El bordillo amarillo y otras marcas

La marca amarilla en el bordillo o en el borde de la calzada regula la parada y el estacionamiento.

Marca amarilla Qué prohíbe

Línea continua Parar y estacionar

Línea discontinua Estacionar (se puede parar en los casos que indique la señalización)

Zigzag Estacionar; suele reservar la zona a un uso concreto

Rejilla o cuadrícula amarilla Detenerse dentro cuando la salida está obstruida

La cuadrícula amarilla en un cruce no prohíbe pasar: prohíbe quedarse dentro. Se puede entrar

solo si se tiene la certeza de poder salir sin detenerse.

Si la marca contradice a la señal

Ocurre más de lo que parece, sobre todo en tramos recién señalizados o en obras. El orden de prioridad

está fijado y hay que sabérselo de memoria:

- Agentes de circulación
- Señalización circunstancial y balizamiento (obras, accidentes)
- Semáforos
- Señales verticales
- Marcas viales

Las marcas viales están en el último escalón. Si una línea del suelo dice una cosa y una señal vertical dice

otra, manda la señal vertical. Y por encima de todas, siempre, la indicación de un agente.

Las cifras de este tema

Orden de prioridad: 5 escalones. Agente, obras, semáforo, señal vertical, marca vial

Base normativa

Reglamento General de Circulación (RD 1428/2003) · marcas viales y orden de prioridad de la señalización

Dudas frecuentes

¿Se puede pisar una línea continua para adelantar a un ciclista?

Sí. Es una de las excepciones previstas: adelantar a ciclos y vehículos que circulan a velocidad reducida, siempre con visibilidad suficiente y sin poner en peligro a nadie.

¿Qué manda en una línea mixta?

La línea que esté más próxima a tu vehículo. Puede darse el caso de que el sentido contrario pueda adelantar y tú no.

¿Se puede entrar en una cuadrícula amarilla?

Sí, siempre que tengas la certeza de poder salir sin quedarte detenido dentro. Lo que prohíbe es detenerse en ella, no atravesarla.

¿Qué prevalece, una marca vial o una señal vertical?

La señal vertical. Las marcas viales están por debajo en el orden de prioridad, que empieza por los agentes y sigue por obras, semáforos y señales verticales.

5

Semáforos y agentes

Qué significa cada luz, los semáforos de flecha y los intermitentes, y por qué la señal de un agente está por encima de todo lo demás.

Lo esencial de este tema

- El ámbar fijo obliga a detenerse igual que el rojo, salvo que frenar ya no pueda hacerse con seguridad.
- El ámbar intermitente no prohíbe el paso, pero obliga a extremar la precaución.
- En verde solo se entra en el cruce si se puede salir sin quedarse dentro.
- Un semáforo con pictograma solo regula a quien lleva ese pictograma.
- La señal de un agente prevalece sobre todo, incluidos los semáforos.

El semáforo parece el elemento más simple de la vía y genera una cantidad de preguntas desproporcionada. La razón es que casi todas se apoyan en dos detalles: qué pasa exactamente con el ámbar y

qué manda cuando el semáforo dice una cosa y otra señal dice otra.

Los tres colores

Rojo: prohíbe el paso. Hay que detenerse antes de la línea de detención y, si no la hay, antes del propio semáforo, sin invadir el paso de peatones ni la intersección.

Ámbar fijo: obliga a detenerse igual que el rojo, con una única excepción: que el vehículo esté tan cerca al encenderse que pararse no pueda hacerse sin riesgo. No es «date prisa», es «párate salvo que frenar sea peligroso».

Ámbar intermitente: no prohíbe el paso, pero obliga a extremar la precaución. Aparece de noche

en cruces poco transitados y en cruces regulados solo en parte. La prioridad se resuelve entonces con las

señales o, si no las hay, con la norma general.

Verde: permite el paso, pero solo si se puede rebasar la intersección sin quedarse detenido dentro. Verde no significa que haya que entrar sí o sí.

El ámbar fijo es la pregunta trampa por excelencia. La respuesta correcta nunca es «acelerar

para pasar

antes de que se ponga en rojo». Es detenerse, salvo que ya estés tan encima que frenar sea peligroso.

Semáforos de flecha y especiales

Una flecha verde autoriza únicamente el movimiento que indica, y lo autoriza sin conflicto:

quien la tiene puede pasar sabiendo que los demás flujos están detenidos.

Una flecha verde junto al disco verde añade ese movimiento a los que ya permite el disco. Una flecha ámbar o roja prohíbe ese movimiento en concreto.

Hay semáforos reservados: los de bicicletas llevan la silueta de una bicicleta y solo afectan a ellas; los de peatones, la silueta de un peatón; los de carril bus, un autobús o una barra luminosa. Un

semáforo con silueta solo regula a quien la lleva.

Si el enunciado describe un semáforo con un pictograma dentro, comprueba a quién va dirigido antes de

responder. Un semáforo de bicicletas o de tranvía no regula la marcha de un turismo, por muy en rojo que

esté.

Semáforos de peatones

El verde permite cruzar; el verde intermitente avisa de que va a cambiar y prohíbe empezar a cruzar,

aunque quien ya está en el paso debe terminar. El rojo prohíbe cruzar.

Para el conductor esto importa por una razón concreta: aunque tenga verde, si hay peatones que aún no han

terminado de cruzar debe esperar a que despejen el paso. La prioridad del peatón que ya está cruzando no se

extingue porque el semáforo cambie.

Los agentes mandan sobre todo

La señal de un agente prevalece sobre cualquier otra: sobre las señales de obras, sobre los semáforos,

sobre las señales verticales y sobre las marcas viales. Un agente puede hacerte saltar un semáforo en rojo o

circular por el carril contrario, y hay que obedecer.

Las señales de brazo más preguntadas:

Gesto del agenteQué significa

Brazo levantado verticalmenteDetención de todos los usuarios que se acerquen, salvo quien ya no pueda parar con seguridad.

Brazo o brazos extendidos horizontalmenteDetención de quienes se aproximen de frente o por la espalda del agente.

Brazo extendido moviéndose de arriba abajoObligación de reducir la velocidad.

Balanceo de un brazo de delante atrásAutorización para pasar.

Luz roja balanceadaDetención de los vehículos hacia los que se dirige la luz.

Los usuarios situados a los costados del agente con los brazos extendidos pueden pasar. La detención afecta a quienes vienen de frente y por la espalda, no a los laterales. Es un detalle que cae mucho.

Semáforo apagado o averiado

Si el semáforo está apagado o en ámbar intermitente, la prioridad la resuelven las señales verticales que

haya en el cruce. Si tampoco las hay, se aplica la norma general: cede el paso quien tenga otro vehículo por su derecha.

Lo prudente, en cualquier caso, es reducir mucho y no dar por hecho que el otro conductor aplicará la misma

regla. Un cruce con el semáforo apagado es uno de los escenarios con más colisiones laterales.

Cambia el 1 de octubre de 2026

- El ámbar intermitente para los vehículos ya no puede coincidir con el verde del semáforo de peatones en un mismo paso. Era una combinación que dejaba la prioridad en manos del criterio de cada conductor.

Base normativa

Reglamento General de Circulación (RD 1428/2003) · semáforos, señales de los agentes y su significado

Ley de Tráfico y Seguridad Vial (RDL 6/2015, texto refundido) · obediencia a las señales

Dudas frecuentes

¿Qué hay que hacer con el ámbar fijo?

Detenerse, igual que con el rojo. La única excepción es que el vehículo esté tan cerca al encenderse que frenar no pueda hacerse con seguridad.

¿El ámbar intermitente obliga a parar?

No, pero obliga a extremar la precaución. La prioridad se resuelve con las señales del cruce o, si no las hay, con la regla general de la derecha.

¿Puedo pasar si un agente tiene los brazos extendidos y estoy a su costado?

Sí. Los brazos extendidos detienen a quienes se aproximan de frente y por la espalda del agente, no a los que están a los lados.

¿Qué manda si el semáforo dice una cosa y una señal vertical otra?

El semáforo. Está por encima de las señales verticales y de las marcas viales, y solo lo superan la señalización de obras y los agentes.

6

Prioridad de paso

La regla de la derecha y sus excepciones, glorieta, cambios de rasante, vehículos de emergencia y quién cede en cada caso concreto.

Lo esencial de este tema

- La prioridad se resuelve en este orden: agente, semáforo, señal vertical, marca vial y, solo al final, la regla de la derecha.
- Quien sale, cede: de un camino, una propiedad, un aparcamiento, dando marcha atrás o cambiando de sentido.
- En una glorieta tiene preferencia quien ya circula por el anillo.
- Si giras a la izquierda, cede el que gira, no el que sigue de frente.
- El vehículo en servicio de urgencia con las señales encendidas pasa por delante de todos.

La prioridad no se decide por quién llega antes ni por quién va más rápido. Hay un orden y hay excepciones, y el examen pregunta casi siempre por las excepciones. Este tema se resume en una frase: mira

primero la señalización, y solo si no hay ninguna aplica la regla de la derecha.

En qué orden se resuelve

Ante cualquier intersección hay que aplicar este orden, de arriba abajo, y parar en cuanto uno de los

escalones da respuesta:

- Un agente que esté regulando el cruce.
- Un semáforo en funcionamiento.
- Las señales verticales del cruce: stop, ceda, vía prioritaria.
- Las marcas viales: línea de detención, línea de ceda el paso.
- La regla general: cede quien tiene un vehículo por su derecha.

El error clásico es saltar directamente a la regla de la derecha. Si el cruce tiene un ceda el paso, la

regla de la derecha ya no pinta nada, aunque el otro venga por la izquierda.

Las excepciones a la regla de la derecha

Aunque no haya señales, hay situaciones en las que la preferencia no la da la derecha sino la propia

posición o el tipo de vía. Estas son las que hay que llevarse memorizadas.

Situación Quién tiene preferencia

Salida de un camino, una propiedad o una zona no pavimentada Quien circula por la vía a la que te incorporas

Vía pavimentada frente a vía sin pavimentar La pavimentada

Glorieta Quien ya circula por el anillo

Vas a girar a la izquierda y de frente viene otro vehículo El que sigue de frente

Marcha atrás Todos los demás: quien da marcha atrás cede siempre

Tranvía El tranvía, en cualquier caso

Vehículo en servicio de urgencia con señales El vehículo de urgencia

Obstáculo en tu carril en vía de doble sentido Quien no tiene el obstáculo

Rampa estrecha donde no caben dos El que sube

Quien sale siempre cede. Salidas de un aparcamiento, de una gasolinera, de un camino, de una propiedad, das marcha atrás o cambias de sentido: en todos esos casos cedes el paso a todos. Con esta sola

idea se resuelven muchas preguntas sin pensar.

Glorietas

La preferencia es de quien ya circula por el anillo. Quien entra cede.

Dentro de la glorieta lo correcto es circular por el carril exterior si vas a salir en la primera o la segunda salida, y usar los interiores si tu salida está más lejos. Para salir hay que ir aproximándose al

carril exterior con antelación y señalizar la salida con el intermitente derecho.

Al entrar solo se señaliza si vas a girar inmediatamente a la derecha en la primera salida. Entrar poniendo

el intermitente izquierdo confunde a quien está en el anillo.

Salir desde un carril interior cruzando por delante de quien circula por el exterior es una infracción y una

pregunta habitual. Si te has pasado tu salida, lo correcto es dar otra vuelta.

Tramos estrechos donde no caben dos

Hay puntos donde la calzada se reduce y solo pasa un vehículo. La norma resuelve quién pasa primero en tres

escalones, y hay que aplicarlos en orden.

1. Si hay señales. Las dos señales de prioridad en estrechamiento se leen mirando qué flecha es la gruesa: la negra es la que tiene preferencia.

2. Si no hay señales y el tramo es llano. Pasa primero quien entró antes en

el tramo estrecho. Si ninguno ha entrado, cede quien tenga el obstáculo en su lado y, en su defecto, el que lo

tenga más fácil para apartarse.

3. Si el tramo está en cuesta. Tiene preferencia el que sube.

En una rampa estrecha pasa el que sube. Tiene sentido: reanudar la marcha cuesta arriba es mucho más difícil que hacerlo cuesta abajo, y dar marcha atrás en subida es todavía peor.

Esa preferencia del que sube tiene una excepción práctica: si el que baja tiene muy cerca un apartadero y el

que sube tendría que retroceder un tramo largo, lo razonable es apartarse aunque la norma diga lo contrario. La

preferencia no obliga a nadie a provocar un problema.

Pasos a nivel y puentes móviles

Se cruzan a velocidad moderada y sin entrar si no hay certeza de poder salir al otro lado. Si las barreras

están bajando o el semáforo está encendido, hay que detenerse aunque no se vea ni se oiga el tren.

Si el vehículo se cala sobre las vías, la única prioridad es sacar a los ocupantes y alejarse

en la dirección desde la que viene el tren, para no quedar en la trayectoria de los restos.

Vehículos de emergencia y otros preferentes

Un vehículo en servicio de urgencia que lleva encendidas las señales luminosas —y normalmente también la

acústica— tiene preferencia sobre todos los demás. Los demás usuarios deben facilitarle el paso apartándose a

la derecha y deteniéndose si es necesario.

El propio conductor del vehículo de urgencia puede saltarse límites de velocidad y otras normas, pero sigue

obligado a extremar la precaución: la preferencia no le exime de evitar accidentes.

Los vehículos en régimen de transporte especial y los que forman un cortejo o comitiva también tienen un régimen propio: no se debe interrumpir la marcha de una comitiva ni intercalarse en ella.

Dentro de poblado, hay que facilitar la incorporación a los autobuses de transporte público que salen de una parada señalizada.

Cambios de rasante, curvas y pasos a nivel

Hay puntos en los que la norma no habla de preferencia sino de prohibición directa, porque no hay

visibilidad suficiente para que la preferencia signifique nada.

- En un cambio de rasante de visibilidad reducida y en las curvas de visibilidad reducida no se puede adelantar, ni cambiar de sentido, ni parar, ni estacionar.
- En los pasos a nivel hay que aproximarse a velocidad moderada y no entrar sin la certeza de poder salir. Si las barreras están bajando, hay que detenerse aunque no se vea el tren.
- En los túneles y pasos inferiores rigen las mismas prohibiciones de parada y estacionamiento.

No quedarse dentro del cruce

La obligación de no invadir una intersección que no se puede despejar es independiente de tener

preferencia. Aunque el semáforo esté en verde y aunque circules por la vía prioritaria, si el tráfico está

retenido más adelante hay que esperar antes del cruce.

Quedarse atravesado en una intersección bloquea los flujos perpendiculares y es una de las causas más

habituales de atasco urbano. La cuadrícula amarilla pintada en el suelo señala justamente los cruces donde

esto ocurre con frecuencia.

Base normativa

Reglamento General de Circulación (RD 1428/2003) · prioridad de paso e intersecciones

Ley de Tráfico y Seguridad Vial (RDL 6/2015, texto refundido) · normas de prioridad

Dudas frecuentes

¿Quién tiene preferencia en una glorieta?

Quien ya circula por el anillo. El que entra cede el paso, aunque venga por la derecha.

Si voy a girar a la izquierda y viene otro de frente, ¿quién pasa?

El que sigue de frente. Girar a la izquierda implica cruzar su trayectoria, así que cedes tú.

¿La regla de la derecha se aplica siempre?

No. Solo cuando no hay agente, semáforo, señal ni marca vial que resuelva la prioridad, y siempre que no se dé una de las excepciones, como salir de un camino o dar marcha atrás.

¿Hay que apartarse siempre que suena una sirena?

Hay que facilitar el paso a un vehículo de urgencia que lleve las señales luminosas encendidas, apartándose a la derecha y deteniéndose si es necesario. Frenar en seco en el mismo punto no ayuda.

7

Velocidad y distancia de seguridad

Los límites por tipo de vía y de vehículo, la velocidad adecuada frente a la máxima y por qué la distancia de frenado crece con el cuadrado de la velocidad.

Lo esencial de este tema

- Los límites urbanos dependen de los carriles por sentido: 50 con dos o más, 30 con uno solo y 20 en plataforma única.
- El límite de una travesía es 50 km/h para todo tipo de vehículos, no se le aplica el escalonado urbano.
- Manda siempre el más bajo entre el límite de la vía y el límite del vehículo.
- La velocidad adecuada puede estar muy por debajo de la máxima: se sanciona igual.
- Duplicar la velocidad no duplica la distancia de detención: el frenado se cuadruplica.

La velocidad no es un tema de cifras, aunque las cifras haya que sabérselas. Es un tema de física:

la energía que hay que disipar para detenerse crece con el cuadrado de la velocidad, y de ahí sale todo lo

demás. Entendido eso, los límites dejan de parecer arbitrarios.

Los límites, vía por vía

Para turismos y motocicletas sin remolque:

Vía Máxima Mínima

Autopista y autovía 120 km/h 60 km/h

Carretera convencional 90 km/h 45 km/h

Vía urbana con dos o más carriles por sentido 50 km/h —

Vía urbana con un solo carril por sentido 30 km/h —

Vía urbana de plataforma única (acera y calzada al mismo nivel) 20 km/h —

Zona residencial señalizada 20 km/h —

El escalonado urbano 20 / 30 / 50 no depende del tipo de calle sino de cuántos

carriles hay por sentido y de si la acera está al mismo nivel que la calzada. Es la reforma que más se

pregunta y la que más gente sigue respondiendo con el 50 de siempre.

Fuera de poblado, la mínima general es la mitad de la máxima genérica de la vía. Circular injustificadamente por debajo de ella entorpeciendo la marcha de otros también es infracción.

Cuando el vehículo cambia el límite

La señal marca el máximo de la vía, pero cada vehículo tiene el suyo y manda el más bajo de los dos.

VehículoAutopista y autovíaConvencional

Turismos y motocicletas12090

Autobuses y furgones10080

Camiones y vehículos articulados9080

Turismo con remolque de hasta 750 kg9080

CiclomotoresNo pueden circular45

Una señal de 120 en autovía no autoriza a un camión a ir a 120. Si el enunciado menciona el tipo de vehículo,

la respuesta correcta suele ser el límite del vehículo, no el de la señal.

Máxima no es lo mismo que adecuada

La norma obliga a circular a una velocidad adecuada a las circunstancias: el estado del firme, la visibilidad, el tráfico, la carga y el propio estado del conductor. La velocidad máxima es solo un

techo que nunca se puede rebasar, no un objetivo.

Se puede sancionar por velocidad inadecuada circulando por debajo del límite. Con niebla densa, ir a 90 en

una convencional es infracción aunque la señal diga 90.

Además hay que moderar la velocidad —y detenerse si hace falta— en una lista de situaciones concretas: presencia de peatones, ciclistas, niños o animales; pavimento deslizante; visibilidad reducida;

tramos con obras; al aproximarse a un autobús en parada; al cruzarse con un vehículo que circula en sentido

contrario por una vía estrecha; y en cualquier caso en el que el vehículo pueda deslumbrar o salpicar.

La distancia de detención

Detener el vehículo cuesta dos tramos que hay que sumar:

- Distancia de reacción: lo que se recorre desde que ves el peligro hasta que el pie pisa el freno. Depende del tiempo de reacción, que ronda el segundo en un conductor descansado y atento.

- Distancia de frenado: lo que se recorre desde que el freno actúa hasta que el vehículo se para. Depende del cuadrado de la velocidad, del firme, de los neumáticos y del estado de los frenos.

Velocidad	Recorrido en 1 s de reacción	Detención total aproximada en seco
30 km/h	8 m	~14 m
50 km/h	14 m	~28 m
90 km/h	25 m	~70 m
120 km/h	33 m	~110 m

La cuenta rápida para los metros por segundo es dividir la velocidad entre 3,6. A 90 km/h son 25 metros por

segundo: dos segundos mirando el móvil son cincuenta metros conducidos a ciegas.

Duplicar la velocidad no duplica la distancia: la multiplica por más de dos. La reacción se duplica, pero el frenado se cuadruplica. De 50 a 100 km/h el espacio necesario para frenar pasa a ser cuatro

veces mayor.

Cuánto hueco dejar delante

La norma exige una separación que permita detenerse sin colisionar si el de delante frena bruscamente. No

da una cifra en metros porque depende de la velocidad, así que la referencia práctica es el tiempo.

La regla de los dos segundos: elige un punto fijo de la carretera —un poste, una señal, un puente—; cuando el vehículo de delante lo pase, cuenta dos segundos. Si llegas antes de terminar, vas

demasiado cerca. Funciona a cualquier velocidad porque el espacio se ajusta solo.

Con lluvia, niebla, firme sucio o de noche, esa separación se dobla. Con remolque o con el vehículo muy

cargado, también.

Hay dos casos con regla propia:

- Fuera de poblado, quien conduce un vehículo de más de 3.500 kg de MMA o de más de 10 metros de longitud

debe dejar al menos 50 metros, salvo que vaya a adelantar o circule por una vía de varios carriles en el mismo sentido.

- Quien va detrás de otro sin intención de adelantarlo debe dejar además espacio suficiente para que un

tercero pueda intercalarse con seguridad al adelantar.

Radares, tramos y márgenes

Los radares fijos y de tramo aplican un margen de error técnico, mayor cuanto más alta es la velocidad, pero

ese margen es una tolerancia de medición, no un permiso para rebasar el límite.

El radar de tramo no mide la velocidad en un punto sino la media entre dos: frenar delante del segundo pórtico no sirve de nada si se ha ido rápido en el resto del tramo.

Superar el límite en más de 60 km/h en vía urbana o en más de 80 km/h en interurbana deja de ser infracción

administrativa y pasa a ser delito contra la seguridad vial.

Las cifras de este tema

Autopista y autovía: 120 km/h. Turismos y motocicletas

Carretera convencional: 90 km/h. Ya no hay margen para adelantar

Urbana, 2 o más carriles por sentido: 50 km/h

Urbana, un solo carril por sentido: 30 km/h. El caso más común en ciudad

Urbana de plataforma única: 20 km/h. Acera y calzada al mismo nivel

Zona residencial: 20 km/h. Prioridad peatonal

Camión en autovía: 90 km/h. Manda el límite del vehículo, no el de la señal

Autobús en autovía: 100 km/h

Autopista y autovía: 60 km/h. La mitad de la genérica

Carretera convencional: 45 km/h

Distancia de seguridad: 2 segundos. Se dobla con lluvia, niebla o de noche

Vehículos de más de 3.500 kg, fuera de poblado: 50 m. Salvo para adelantar

Recorrido en 1 s a 90 km/h: 25 m. Dividir la velocidad entre 3,6

Recorrido en 1 s a 120 km/h: 33 m. Dos segundos de móvil: 66 metros ciegos

Base normativa

Reglamento General de Circulación (RD 1428/2003) · art. 50: límites en vías urbanas y travesías

Reglamento General de Circulación (RD 1428/2003) · límites en vías fuera de poblado y distancias de seguridad

Código Penal, delitos contra la seguridad vial (arts. 379 a 385) · delito por exceso de velocidad

Dudas frecuentes

¿A cuánto se puede ir por una calle de un solo carril por sentido?

A 30 km/h. El límite urbano depende del número de carriles por sentido: 50 con dos o más, 30 con uno solo y 20 si la acera y la calzada están al mismo nivel.

¿Existe todavía el margen de 20 km/h para adelantar?

No. Se eliminó en 2019. En una carretera convencional no se puede superar el límite genérico ni siquiera durante un adelantamiento.

¿Se puede multar por ir despacio?

Sí, si se entorpece la marcha de otros sin causa justificada o si se circula por debajo de la velocidad mínima de la vía.

¿Cuánta distancia hay que dejar con el vehículo de delante?

La que permita detenerse sin colisionar. La referencia práctica es la regla de los dos segundos, que se dobla con lluvia, niebla o de noche.

¿Cuándo el exceso de velocidad es delito?

Cuando se supera el límite en más de 60 km/h en vía urbana o en más de 80 km/h en vía interurbana.

8

Adelantamiento

Las tres fases de la maniobra, dónde está prohibido, cómo se adelanta a un ciclista y qué obligaciones tiene el vehículo adelantado.

Lo esencial de este tema

- Se adelanta por la izquierda, con solo dos excepciones, y el arcén nunca es una de ellas.
- El margen de 20 km/h ya no existe: se eliminó en 2019.
- A un ciclista, 1,5 metros de separación; con dos o más carriles por sentido, cambio de carril completo.
- Prohibido en curvas y cambios de rasante sin visibilidad, pasos de peatones, pasos a nivel e intersecciones.
- El adelantado debe ceñirse a la derecha y no acelerar.

Es la maniobra en la que más cosas pueden salir mal a la vez: invades el sentido contrario, dependes

de calcular la velocidad de un vehículo que viene de frente y tienes que volver a tu carril antes de que llegue.

Por eso la norma la regula con tanto detalle y por eso cae tanto.

Por dónde se adelanta

Por la izquierda, como regla general. Hay dos excepciones, y solo dos:

- Cuando el vehículo al que se rebasa está señalizando que va a girar a la izquierda y se ha desplazado hacia el centro. Entonces se le rebasa por la derecha.

- En vías con varios carriles en el mismo sentido dentro de poblado, donde la circulación se hace por filas y rebasar por la derecha no se considera adelantamiento.

Rebasar por el arcén nunca es una de esas excepciones. Aunque el vehículo de delante se aparte al arcén para

facilitar el paso, el arcén no es un carril y adelantar por él es infracción. Además, él puede volver a la

calzada en cualquier momento.

Las tres fases

1. Antes. Comprobar que nadie te está adelantando a ti, que hay visibilidad y espacio libre suficiente, y que el de delante no ha señalado su intención de adelantar o de girar. Señalizar con el intermitente izquierdo con antelación.
2. Durante. Desplazarse al carril izquierdo dejando una separación lateral suficiente y rebasar sin demora. No se puede superar el límite genérico de la vía en ningún momento.
3. Después. Volver a la derecha en cuanto se pueda hacer sin obligar al adelantado a frenar o a desviarse, señalizando el regreso con el intermitente derecho. Es aquí donde se producen la mayoría de los roces.

El margen de 20 km/h para adelantar en carretera convencional ya no existe: se eliminó en 2019. Es una de las preguntas más frecuentes precisamente porque mucha gente lo sigue dando por bueno.

Dónde no se puede adelantar

Hay puntos en los que la maniobra está prohibida siempre, haya o no señal:

- Curvas y cambios de rasante de visibilidad reducida.
- Pasos para peatones señalizados.
- Pasos a nivel y sus inmediaciones.
- Intersecciones y sus proximidades, salvo en glorietas y cuando la vía por la que se circula es

prioritaria.

- Túneles y tramos señalizados con estrechamiento, salvo que haya carriles suficientes en el sentido de la

marcha.

- Donde lo prohíba una señal o una línea longitudinal continua.

Y hay una prohibición que no depende del lugar: no se puede adelantar cuando la maniobra obligue a

quien viene de frente a frenar o a desviarse. Si el hueco no da, no da.

Adelantar a un ciclista

Es la parte del tema que más ha cambiado y la que más se pregunta.

- Hay que dejar al menos 1,5 metros de separación lateral.
- En una carretera convencional se puede rebasar la línea continua e invadir

parte del sentido contrario si hay visibilidad y no se pone en peligro a nadie.

- En vías de dos o más carriles por sentido, hay que cambiar de carril por completo: no vale rozar el metro y medio dentro del mismo carril.
- No se puede adelantar a un ciclista si eso obliga a otro conductor a frenar bruscamente.

La misma regla del metro y medio se aplica a ciclomotores, motocicletas, vehículos de movilidad personal y

peatones que circulan por el arcén.

Obligaciones del que va delante

Quien es adelantado también tiene obligaciones, y esto sorprende en el examen:

- Ceñirse al borde derecho de la calzada.
- No aumentar la velocidad ni realizar maniobras que impidan o dificulten el

adelantamiento.

- Si su vehículo es lento o de dimensiones excepcionales y detrás se ha formado una fila, debe apartarse en cuanto encuentre un lugar seguro para dejar pasar.

La obligación de facilitar el paso no llega al extremo de invadir el arcén: eso es una cortesía peligrosa,

no un deber.

Casos concretos que caen

Adelantar a varios vehículos de una vez no está prohibido en sí, pero exige que la visibilidad y el espacio libre alcancen para toda la maniobra. Si hay que reintegrarse entre dos vehículos porque el

hueco se ha acabado, la maniobra estaba mal planteada.

Si te adelantan y ves que no le va a dar tiempo, lo correcto es levantar el pie y facilitarle el hueco para que se reintegre. Acelerar en ese momento es la forma más directa de provocar un frontal.

Si has empezado a adelantar y compruebas que no llegas, hay que desistir: reducir y volver a

tu carril detrás del vehículo al que ibas a rebasar, aunque resulte incómodo.

Cambia el 1 de octubre de 2026

- Al adelantar a un ciclista en vía interurbana habrá que reducir la velocidad al menos 20 km/h respecto al límite de la vía, además de dejar el metro y medio.
- El cambio de carril completo pasa a ser obligatorio siempre que la calzada tenga más de un carril en ese sentido.
- La misma regla de 1,5 metros y -20 km/h se aplicará al rebasar un vehículo inmovilizado en vía interurbana: un accidentado, uno averiado o una grúa trabajando.
- Con nieve en autopista o autovía quedará prohibido adelantar: se circula por el derecho y el izquierdo queda para quitanieves y servicios de emergencia.

Las cifras de este tema

Adelantar a un ciclista: 1,5 m. Y cambio de carril completo si hay dos o más

Base normativa

Ley de Tráfico y Seguridad Vial (RDL 6/2015, texto refundido) · art. 35: adelantamiento a ciclos

Reglamento General de Circulación (RD 1428/2003) · adelantamiento: requisitos y prohibiciones

Dudas frecuentes

¿Se puede superar el límite de velocidad para adelantar?

No. El margen de 20 km/h se eliminó en 2019. Durante el adelantamiento no se puede rebasar el límite genérico de la vía.

¿Se puede pisar la línea continua para adelantar a un ciclista?

Sí, en carretera convencional, si hay visibilidad suficiente y no se pone en peligro a nadie. En vías de dos o más carriles por sentido hay que cambiar de carril completo.

¿Puedo adelantar por la derecha?

Solo si el vehículo de delante está señalizando que va a girar a la izquierda y se ha desplazado hacia el centro, o en vías urbanas con varios carriles por sentido donde se circula por filas.

¿Qué obligaciones tiene el vehículo adelantado?

Ceñirse a la derecha, no acelerar y no dificultar la maniobra. Si es un vehículo lento con una fila detrás, debe apartarse en el primer lugar seguro.

9

Maniobras, parada y estacionamiento

Cambios de dirección y de sentido, marcha atrás, incorporación, y la diferencia entre parar y estacionar con todos los sitios donde están prohibidos.

Lo esencial de este tema

- Toda maniobra sigue el mismo orden: comprobar, señalizar y ejecutar. Quien maniobra, cede.
- La parada dura menos de dos minutos; por encima ya es estacionamiento.
- Todo lo prohibido para parar lo está para estacionar, pero no al revés.
- La marcha atrás es excepcional: máximo 15 metros y nunca en autopista o autovía.
- El ángulo muerto no lo cubren los espejos: hay que girar la cabeza.

Todas las maniobras comparten la misma estructura: comprobar, señalizar y ejecutar sin entorpecer.

Y todas comparten el mismo error: señalizar tarde, cuando la maniobra ya ha empezado. El intermitente sirve

para avisar de lo que vas a hacer, no para narrar lo que ya estás haciendo.

La regla común a todas

Antes de cualquier maniobra hay que comprobar que no se crea peligro ni entorpecimiento, mirando los

espejos y el ángulo muerto. Después se señaliza con antelación suficiente. Y solo entonces se ejecuta, sin

brusquedad.

Quien realiza la maniobra es quien debe ceder el paso. No hay maniobra que dé preferencia: al contrario,

moverse del sitio la quita.

El ángulo muerto no lo cubren los espejos por bien ajustados que estén, ni los sensores de

punto ciego. Girar la cabeza antes de cambiar de carril es obligatorio y es la comprobación que salva a los

motoristas.

Cambio de dirección

Girar a la derecha: ceñirse previamente al borde derecho y girar lo más cerca posible del ángulo de la calzada, sin abrirse.

Girar a la izquierda en vía de doble sentido: situarse cerca del eje sin invadir el sentido contrario y girar de forma que se salga del cruce dejando el eje a la izquierda. En vía de sentido único, hay que colocarse en el extremo izquierdo.

En los dos casos hay que ceder el paso a los peatones que crucen la vía a la que se accede, aunque no haya paso señalizado y aunque tú tengas verde.

Al girar a la derecha en ciudad, la comprobación crítica no es el coche que viene: es el ciclista o el patinete que circula por tu derecha y al que estás cortando la trayectoria. Es el escenario del atropello urbano más típico.

Cambio de sentido y marcha atrás

El cambio de sentido está prohibido donde lo esté el adelantamiento —curvas y cambios de rasante de

visibilidad reducida—, en túneles, pasos inferiores, pasos a nivel, autopistas y autovías, y allí donde lo

prohíba la señalización.

Quien cambia de sentido cede el paso a todos, incluidos los peatones.

La marcha atrás es una maniobra excepcional: solo se permite cuando no se puede hacer otra cosa, durante el recorrido mínimo imprescindible y sin superar los quince metros ni invadir un cruce. Está

prohibida en autopista y autovía en cualquier caso, incluso para retomar una salida perdida.

Pasarse una salida de autovía y dar marcha atrás por el arcén es una infracción muy grave y una de las

causas de accidente mortal más absurdas que existen. La respuesta correcta siempre es continuar hasta la

siguiente salida.

Parada no es estacionamiento

Es la distinción que sostiene medio tema.

ParadaEstacionamiento

DuraciónMenos de dos minutosMás de dos minutos

ConductorNo abandona el vehículo, o si lo hace puede retirarlo de inmediatoPuede abandonarlo

FinalidadSubir o bajar personas, cargar o descargarInmovilizar el vehículo

Todo lo que está prohibido para la parada lo está también para el estacionamiento. Al revés no: hay muchos

sitios donde se puede parar pero no estacionar.

Dónde está prohibido parar y estacionar

Prohibido parar y estacionar en curvas y cambios de rasante de visibilidad reducida, en túneles y pasos inferiores, en pasos a nivel, en carriles reservados, en intersecciones, sobre las marcas de

paso de peatones y de ciclistas, en los carriles de aceleración y deceleración, en los carriles bici, en

autopistas y autovías salvo en las zonas habilitadas, y donde se impida la visibilidad de la señalización a

otros usuarios.

Prohibido solo estacionar en zonas de estacionamiento limitado sin cumplir sus normas, sobre aceras y paseos, delante de vados señalizados, en plazas reservadas a personas con movilidad reducida, en

doble fila y en las zonas reservadas a carga y descarga o a servicios de urgencia.

El vehículo estacionado debe quedar en el mismo sentido de la marcha y paralelo al bordillo, salvo que la

señalización indique otra disposición. Fuera de poblado, siempre fuera de la calzada y por el lado derecho.

Incorporarse a la circulación

Quien se incorpora a la circulación desde un estacionamiento, un aparcamiento, una gasolinera o una vía de

servicio cede el paso a todos y señala la maniobra.

En los carriles de aceleración de autopista y autovía la obligación de ceder sigue siendo del

que entra, pero el carril está para igualar velocidades: hay que acelerar y buscar el hueco, no llegar al

final del carril a 60 con la vía principal a 120. Los conductores de la vía principal, por su parte, deben

facilitar la incorporación cambiando de carril si es posible.

Los autobuses de transporte público tienen preferencia para salir de su parada dentro de poblado cuando lo señalizan.

Las cifras de este tema

Marcha atrás, recorrido máximo: 15 m. Y nunca en autopista o autovía

Parada: menos de 2 min. Por encima ya es estacionamiento

Base normativa

Reglamento General de Circulación (RD 1428/2003) · maniobras, parada y estacionamiento

Ley de Tráfico y Seguridad Vial (RDL 6/2015, texto refundido) · normas sobre maniobras

Dudas frecuentes

¿Cuál es la diferencia entre parar y estacionar?

La parada dura menos de dos minutos y el conductor no se aleja del vehículo. Todo lo prohibido para parar lo está también para estacionar, pero no al revés.

¿Se puede dar marcha atrás en autovía?

No, en ningún caso, tampoco por el arcén ni para retomar una salida perdida. Hay que continuar hasta la siguiente salida.

¿Hasta cuántos metros se puede circular marcha atrás?

Hasta quince metros como máximo, durante el recorrido mínimo imprescindible y sin invadir una intersección.

¿Quién cede al incorporarse a una autovía?

El que se incorpora. El carril de aceleración sirve para igualar velocidades, y los que circulan por la vía principal deben facilitar la entrada cuando puedan.

10

Alumbrado

Posición, cruce, carretera y antiniebla. Cuándo es obligatoria cada una, cuándo está prohibida y las señales ópticas permitidas.

Lo esencial de este tema

- Dos funciones distintas: ver y ser visto. Casi toda pregunta se resuelve decidiendo cuál está en juego.
- Luz de cruce obligatoria de noche, en túneles y pasos inferiores y siempre que la visibilidad sea escasa.
- Las luces diurnas no encienden los pilotos traseros: no valen de noche ni en túnel.
- La antiniebla trasera solo con niebla densa, lluvia muy intensa o nieve, y se apaga al mejorar.
- La baliza V-16 conectada sustituye a los triángulos desde el 1 de enero de 2026.

Las luces tienen dos funciones distintas que conviene no mezclar: ver y ser

visto. La mayoría de las preguntas de este tema se resuelven decidiendo cuál de las dos está en juego.

De día, con lluvia, lo que importa es que te vean; de noche en una carretera sin farolas, lo que importa es

ver.

Las luces, una a una

Luz Para qué sirve Cuándo

Posición Que te vean. No alumbra la calzada. Siempre que lleves otra encendida, y sola en vías suficientemente iluminadas al parar o estacionar.

Cruce (cortas) Alumbra unos 30 m sin deslumbrar. De noche en vía iluminada, en túneles y pasos inferiores, y siempre que la visibilidad sea escasa.

Carretera (largas) Alumbra unos 100 m o más. De noche fuera de poblado en vías no iluminadas, cuando no se deslumbre a nadie.

Antiniebla delantera Haz ancho y bajo, corta la niebla. Con niebla, lluvia intensa o nevada. Puede sustituir a la de cruce en esos casos.

Antiniebla trasera Muy intensa, para que te vean por detrás. Solo con niebla densa, lluvia muy intensa o nieve.

Emergencia Avisa de inmovilización o peligro. Vehículo detenido en lugar peligroso, o al final de

una retención.

Diurnas (DRL) Que te vean de día. No alumbran nada. Se encienden solas de día. No sustituyen a la de cruce de noche ni en túnel.

Las luces diurnas son la trampa moderna: van delante y se encienden solas, así que el conductor cree que lleva luces. Pero no encienden los pilotos traseros. Un coche circulando de noche o en un túnel solo con las diurnas es invisible por detrás.

Las luces que no alumbran

Hay una segunda familia de luces que no sirve para ver la carretera, sino para que los demás entiendan qué

hace tu vehículo. Se preguntan menos y se fallan más.

Luz Para qué es

Estacionamiento Señala el vehículo parado. Puede encenderse solo por el lado que da a la circulación.

Gálibo Marca la anchura y la altura de los vehículos grandes. Obligatoria por encima de 2,10 m de ancho.

Indicadora de dirección El intermitente. Avisa de lo que vas a hacer, no de lo que ya estás haciendo.

De frenado Se enciende al pisar el freno. Roja y más intensa que la de posición.

Tercera luz de freno Va alta y centrada, para que la vean varios coches por detrás.

Marcha atrás Blanca. Avisa de que el vehículo va a retroceder.

Catadióptrico No es una luz: es un reflectante. Devuelve la luz que le llega de otro vehículo.

El catadióptrico es la respuesta a la pregunta de qué elemento del alumbrado no emite luz propia. Los traseros de un vehículo son rojos y triangulares en los remolques, y no triangulares en el resto.

La tercera luz de freno existe por una razón concreta: las dos laterales quedan tapadas por el coche de delante, y la alta se ve a través de sus lunas. Es de las medidas de seguridad pasiva más baratas y más eficaces que se han incorporado.

Cuándo hay que encenderlas

Es obligatorio llevar alumbrado encendido:

- Entre la puesta y la salida del sol, sea la vía urbana o interurbana.
- En túneles y pasos inferiores, esté iluminado o no y sea la hora que sea.
- Cuando existan condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la

visibilidad: niebla, lluvia intensa, nevada, humo o polvo.

- En tramos señalizados como túnel y en los carriles reversibles o de sentido contrario al habitual.

Los ciclomotores, motocicletas y ciclos deben llevar alumbrado también de día en determinados supuestos, y

los ciclos que circulen de noche por vía interurbana están obligados además a llevar prenda reflectante.

Deslumbramiento

La luz de carretera hay que conmutarla a cruce en cuanto se pueda deslumbrar a alguien: al cruzarse con

otro vehículo, al aproximarse por detrás a menos de 150 metros, en vías con iluminación suficiente, y ante

peatones o ciclistas.

Si te deslumbran a ti, lo correcto es reducir la velocidad, desviar la mirada hacia el borde derecho de la calzada para conservar la referencia y, si el deslumbramiento es total, detenerse. Encender

también las largas para «responder» deja ciegos a los dos conductores a la vez y en sentidos opuestos.

La antiniebla trasera tiene una intensidad parecida a la de un freno. Dejarla encendida cuando la niebla se ha disipado deslumbra a quien va detrás y le impide distinguir cuándo frenas de verdad. Se apaga

en cuanto mejora la visibilidad.

Señales ópticas y acústicas

Los destellos con la luz de carretera están previstos para dos usos: anunciar la intención de adelantar y advertir de un peligro. Cualquier otro uso —presionar al de delante, saludar— es un uso

indebido.

Las luces de emergencia se usan cuando el vehículo queda inmovilizado en lugar peligroso o

constituye un peligro, y también para avisar de una retención al final de la cola. No sirven para justificar

un estacionamiento prohibido: encenderlas en doble fila no legaliza nada.

El claxon solo puede utilizarse para evitar un accidente o advertir de un peligro inminente.

Dentro de poblado está prohibido su uso salvo en esos casos, y siempre debe ser un toque breve y no

estridente.

La baliza V16

Desde el 1 de enero de 2026 la baliza luminosa V16 conectada sustituye a los triángulos de preseñalización

en todo el territorio. El cambio no es cosmético: se coloca desde el interior del vehículo, en el punto más alto, sin bajarse a la calzada.

La versión obligatoria es la que envía la posición del vehículo a la plataforma DGT 3.0, de modo que el resto

de conductores reciben el aviso en su navegador o en los paneles de la vía antes incluso de ver la baliza.

Bajarse a colocar triángulos en el arcén de una autovía era la causa de una parte importante de los

atropellos por accidente secundario. Ese es el problema que la V16 viene a resolver.

Las cifras de este tema

Baliza V16 obligatoria desde: 1 enero 2026. Sustituye a los triángulos

Base normativa

Reglamento General de Circulación (RD 1428/2003) · alumbrado: utilización y señales ópticas

Reglamento General de Vehículos (RD 2822/1998) · señal V-16 y dispositivos de preseñalización

Dudas frecuentes

¿Las luces diurnas valen en un túnel?

No. Las diurnas no encienden los pilotos traseros: en un túnel, de noche o con mala visibilidad hay que llevar la luz de cruce.

¿Cuándo se usa la antiniebla trasera?

Solo con niebla densa, lluvia muy intensa o nevada. Se apaga en cuanto la visibilidad mejora, porque deslumbra a quien circula detrás.

¿Se pueden hacer ráfagas para avisar de un radar?

Los destellos están previstos para anunciar un adelantamiento o advertir de un peligro. Fuera de esos supuestos es un uso indebido del alumbrado.

¿Desde cuándo es obligatoria la baliza V16?

Desde el 1 de enero de 2026, y debe ser la versión conectada que transmite la posición a la DGT. Sustituye a los triángulos.

11

Usuarios vulnerables

Quién tiene preferencia y dónde, cómo circulan los ciclistas, qué puede y qué no puede hacer un patinete eléctrico, y las obligaciones del conductor con ellos.

Lo esencial de este tema

- Fuera de poblado el peatón camina por su izquierda, de frente al tráfico, y de noche con prenda reflectante.
- Los ciclistas pueden ir en columna de a dos, ciñéndose a la derecha.
- Si el primero del grupo ya ha entrado en la glorieta o el cruce, pasa el grupo entero.
- Un VMP no puede circular por acera, zona peatonal, autopista, autovía ni travesía.
- Desde enero de 2026 un VMP necesita seguro y estar inscrito en el registro de la DGT.
- Al girar hay que ceder el paso a peatones y ciclistas que crucen la vía a la que accedes.

Se llaman vulnerables porque en una colisión no llevan carrocería. La normativa los protege con

reglas específicas y el examen las pregunta mucho, en parte porque han cambiado bastante en los últimos años y

en parte porque son donde más se juega la vida la gente.

Peatones

Los peatones circulan por la acera. Cuando no hay, o no es transitable, pueden usar el arcén y, en su

defecto, la calzada. Fuera de poblado deben hacerlo por su izquierda, es decir, de frente al tráfico, salvo grupos organizados y salvo que sea más seguro lo contrario.

De noche o con visibilidad reducida, el peatón que circula por la calzada o el arcén de una vía interurbana debe llevar prenda reflectante.

Tienen preferencia:

- En los pasos señalizados.
- Cuando el conductor gira para entrar en otra vía y hay peatones cruzándola, haya paso o no.
- En las zonas peatonales y residenciales.
- Cuando el conductor accede a una propiedad cruzando una acera.

- Las tropas en formación, filas escolares y comitivas organizadas.

Un peatón que ya ha iniciado el cruce conserva su prioridad aunque el semáforo cambie a verde para el

conductor. Es un caso que el examen plantea con frecuencia y en el que la respuesta nunca es «avanzar

porque tengo verde».

Ciclistas

Los ciclos circulan por el arcén de su derecha cuando existe y es transitable, y si no por la parte imprescindible de la calzada. Pueden circular en paralelo, en columna de a dos, ciñéndose al extremo derecho y colocándose en fila india en tramos sin visibilidad y cuando se formen aglomeraciones.

Tienen preferencia sobre los vehículos de motor:

- Cuando circulan por un carril bici, un paso para ciclistas o un arcén debidamente señalizado.
- Cuando el vehículo va a girar para entrar en otra vía y el ciclista está cruzándola.
- Cuando circulan en grupo y el primero ya ha iniciado el cruce o ha entrado en una glorieta.

El casco es obligatorio en vías interurbanas para todos los ciclistas, y en cualquier vía para los menores

de 16 años.

La preferencia del grupo de ciclistas es de las preguntas más falladas: si el primero del pelotón ya ha entrado en la glorieta o ha iniciado el cruce, el grupo entero pasa como una unidad. No se puede cortar por la mitad.

Patinetes y vehículos de movilidad personal

Un VMP no es un ciclo ni un ciclomotor: tiene régimen propio. Y es, con diferencia, el apartado del

temario que más ha cambiado. Durante años lo regulaba sobre todo cada ayuntamiento; en 2026 ha pasado a

tener obligaciones estatales, y el examen se ha actualizado con ellas.

- No puede circular por aceras, zonas peatonales ni pasos de peatones, ni por autopistas,

autovías, travesías, vías interurbanas o túneles urbanos.

- Su velocidad por diseño está entre 6 y 25 km/h.
- No puede llevar pasajeros: está homologado para un solo ocupante.
- Le afectan igual que a cualquier conductor las normas sobre alcohol, drogas, móvil y

auriculares.

- Necesita seguro de responsabilidad civil. Dejó de ser una recomendación y es obligatorio desde enero de 2026.

- Tiene que estar inscrito en el Registro de Vehículos Personales Ligeros de la DGT, en marcha desde enero de 2026. La inscripción es el paso previo para poder asegurarlo.

- Los vendidos a partir del 22 de enero de 2024 necesitan certificado de circulación que acredite que cumplen el manual técnico.

- Debe llevar luces y elementos reflectantes delante y detrás.

El casco es el punto que está cambiando. Hasta el 1 de octubre de 2026 lo

exige cada ordenanza municipal, y muchas ciudades ya lo hacen. A partir de esa fecha es obligatorio en toda

España, homologado y en buen estado, y la edad mínima para conducir un VMP queda fijada en

15 años.

Cada ayuntamiento puede seguir añadiendo restricciones de itinerarios y de estacionamiento. Es el punto en

el que la norma estatal deja más margen.

Lo que te toca a ti

Frente a un usuario vulnerable, la norma carga la precaución sobre quien lleva el vehículo de motor.

- Dejar 1,5 metros al adelantar a ciclos, ciclomotores, motocicletas, VMP y peatones que circulen por el arcén.

- Reducir la velocidad y, si es preciso, detenerse ante peatones, niños, ancianos, personas con

discapacidad o animales.

- No adelantar en un paso de peatones ni en sus proximidades.

- Moderar la velocidad al aproximarse a un autobús escolar o a un vehículo detenido del que

puedan bajar personas.

- Comprobar el ángulo muerto antes de girar a la derecha en ciudad: es donde está el ciclista.

Zonas 30, calles residenciales y zonas peatonales

Las zonas 30 limitan toda el área señalizada a 30 km/h, no solo la calle de entrada. La señalización de zona afecta hasta la señal de fin de zona.

En las calles residenciales, señalizadas con el pictograma de casas y personas, los peatones pueden usar toda la calzada, tienen prioridad y los juegos están permitidos. El límite es de 20 km/h y el

estacionamiento solo se permite en los lugares señalizados.

En las zonas peatonales la circulación de vehículos está prohibida salvo autorización expresa, normalmente para residentes, carga y descarga en horario y servicios.

Cambia el 1 de octubre de 2026

- VMP: edad mínima de 15 años, casco obligatorio siempre y chaleco reflectante de noche o con poca visibilidad. Incumplirlo son 200 € como infracción grave.
- Los VMP podrán circular por vías ciclistas segregadas fuera de poblado, cosa que hoy no está permitida.
- Ciclistas: el casco pasa a ser obligatorio en vía interurbana sin excepciones. Desaparecen las de rampa prolongada, calor extremo y razones médicas.
- Los ciclistas circularán en ciudad preferentemente por el centro del carril, y quien los siga deberá dejar al menos 5 metros.
- En calles limitadas a 30 km/h se podrá habilitar la circulación ciclista en los dos sentidos previa señalización.
- Los repartidores en bicicleta o VMP llevarán casco y chaleco en todo momento, también en ciudad.
- El alumbrado obligatorio de los VMP se aplaza al 1 de octubre de 2027.

Las cifras de este tema

Patinete eléctrico (VMP): 25 km/h. Por diseño; el rango va de 6 a 25

Casco en bici, en ciudad: menores de 16. En interurbana, todos

Edad mínima para un patinete: 15 años. Desde el 1 de octubre de 2026

Base normativa

Ley de Tráfico y Seguridad Vial (RDL 6/2015, texto refundido) · art. 35: adelantamiento a ciclos y usuarios vulnerables

Reglamento General de Circulación (RD 1428/2003) · peatones, ciclos y vehículos de movilidad personal

Dudas frecuentes

¿Pueden los ciclistas ir de dos en dos?

Sí, en columna de a dos ciñéndose al extremo derecho. Deben ponerse en fila india en tramos sin visibilidad y cuando se formen aglomeraciones.

¿Puede un patinete eléctrico circular por la acera?

No. Tampoco por zonas peatonales, autopistas, autovías, travesías ni túneles urbanos.

¿Por dónde debe caminar un peatón fuera de poblado?

Por su izquierda, de frente al tráfico, y con prenda reflectante de noche o con visibilidad reducida.

¿Tiene preferencia un ciclista si yo giro a la derecha?

Sí. Al girar para entrar en otra vía hay que ceder el paso a los ciclistas que la estén cruzando, y también a los peatones.

12

Alcohol, drogas y factor humano

Las tasas exactas, cómo afecta el alcohol a la conducción, los medicamentos, la fatiga, el sueño y las distracciones que más accidentes provocan.

Lo esencial de este tema

- Tasa general: 0,25 mg/l en aire espirado o 0,5 g/l en sangre.
- Noveles y profesionales: la mitad, 0,15 mg/l o 0,3 g/l. Es la cifra que más se falla.
- A partir de 0,60 mg/l deja de ser multa y pasa a ser delito, igual que negarse a las pruebas.
- Con drogas no hay tasa: basta con que se detecte la sustancia.
- Nada acelera la eliminación del alcohol. Ni café, ni ducha fría, ni comer: solo el tiempo.

El fallo humano está detrás de la inmensa mayoría de los accidentes. No los fallos mecánicos, que son

una minoría, ni el estado de la vía: la persona que va al volante. Este es el tema que menos se estudia y el que

más vidas cuesta.

Las tasas de alcohol

Conductor	Aire espirado	Sangre
-----------	---------------	--------

General	0,25 mg/l	0,5 g/l
---------	-----------	---------

Novel (menos de 2 años de permiso)	0,15 mg/l	0,3 g/l
------------------------------------	-----------	---------

Profesional (transporte de mercancías o viajeros)	0,15 mg/l	0,3 g/l
---	-----------	---------

Superar el doble de la tasa general —0,60 mg/l en aire o 1,2 g/l en sangre— deja de ser infracción administrativa y pasa a ser delito contra la seguridad vial. También lo es negarse a someterse a las pruebas, con independencia de lo que se hubiera bebido.

Las tasas de noveles y profesionales son la mitad: 0,15 mg/l en aire. Es la cifra que más se falla del bloque, porque la general de 0,25 se recuerda y la reducida no.

Qué le hace el alcohol a la conducción

El alcohol no afecta primero a la capacidad de conducir: afecta primero a la capacidad de darse cuenta de

que uno no está en condiciones. Ese es el problema.

- Aumenta el tiempo de reacción, que es la parte de la distancia de detención que depende íntegramente del conductor.

- Estrecha el campo visual y retrasa la recuperación tras un deslumbramiento, lo que explica el riesgo nocturno.

- Deteriora la apreciación de distancias y velocidades, justo lo que hace falta para adelantar o incorporarse.

- Desinhibe: aparecen conductas de riesgo que sobrio no se harían.

- Produce somnolencia en la fase descendente.

No hay nada que acelere la eliminación del alcohol: ni el café, ni la ducha fría, ni comer. El hígado lo

metaboliza a un ritmo fijo y lo único que funciona es el tiempo.

Drogas y medicamentos

Conducir con presencia de drogas en el organismo está prohibido, y aquí no hay tasa: basta con que se

detecte la sustancia. El control se hace con una muestra de saliva.

Los medicamentos son el punto que casi nadie mira. Antihistamínicos, ansiolíticos, relajantes musculares, algunos analgésicos y muchos jarabes para la tos afectan a la conducción. Los envases

llevan un pictograma de un triángulo rojo con un coche negro cuando es el caso, y el prospecto lo indica expresamente.

Que un medicamento sea legal y esté recetado no autoriza a conducir bajo sus efectos. La norma habla de

circular bajo la influencia de sustancias que alteren la capacidad, no de sustancias ilegales.

Fatiga y sueño

La fatiga es progresiva y el conductor la nota tarde. Sus primeros síntomas son bostezos repetidos, picor

de ojos, cambios constantes de postura, pesadez en los párpados y no recordar los últimos kilómetros

recorridos.

El microsueño dura entre dos y cinco segundos y el conductor no es consciente de que ha

ocurrido. A 120 km/h, cuatro segundos son más de 130 metros recorridos sin nadie al volante.

Lo que funciona: parar cada dos horas, ventilar, no comer en exceso antes de conducir, evitar las horas de

madrugada y, si aparece el sueño, dormir quince o veinte minutos. Lo que no funciona: la radio alta, abrir la

ventanilla y aguantar.

Dormir menos de cinco horas multiplica el riesgo de accidente de forma comparable a haber bebido. Y el

conductor privado de sueño no percibe hasta qué punto está deteriorado, igual que ocurre con el alcohol.

Distracciones

Se distinguen tres tipos y no son igual de fáciles de detectar:

- Visuales: apartar la vista de la carretera. Mirar el navegador, buscar algo en el suelo.
- Manuales: soltar el volante. Comer, encender un cigarrillo, manipular la radio.
- Cognitivas: la mente está en otro sitio aunque los ojos sigan al frente. Una discusión,

una preocupación, una conversación exigente. Son las más peligrosas porque no se notan.

El móvil en la mano combina las tres y por eso su sanción es de las más altas del catálogo, con pérdida de puntos. Los auriculares conectados a aparatos de sonido están prohibidos porque

aíslan del entorno sonoro: sirenas, claxon, un ruido anómalo del propio vehículo.

Dos segundos apartando la vista a 120 km/h son más de sesenta metros conducidos a ciegas. Esa es la cifra

que hay que tener en la cabeza.

Otros estados que afectan

Emociones intensas, estrés, prisa y enfado consumen atención que deja de estar en la carretera. Circular

enfadado o recién discutido es objetivamente más peligroso, y el conductor no lo percibe.

También afectan la fiebre, el dolor sostenido, la hipoglucemia, el calor excesivo en el habitáculo, la

deshidratación y una comida copiosa. Ninguna de ellas está prohibida por sí misma, pero todas caen bajo la

obligación general de conducir en condiciones.

La edad juega en los dos extremos: el conductor novel tiene menos automatismos y se cansa antes; el conductor mayor necesita más luz de noche y tarda más en recuperarse de un deslumbramiento.

Las cifras de este tema

Tasa general, aire: 0,25 mg/l

Tasa general, sangre: 0,5 g/l

Novel y profesional, aire: 0,15 mg/l. La mitad. Es la que más se falla

Novel y profesional, sangre: 0,3 g/l. Noveles: primeros 2 años

Drogas: Cualquier presencia. No hay tasa: basta con que se detecte

Descanso recomendado: cada 2 h. O antes si aparecen los síntomas

Siesta contra el sueño: 15-20 min. Más tiempo deja aturdido

Cafeína, tiempo hasta hacer efecto: 20-30 min. Café y siesta corta, en ese orden

Base normativa

Reglamento General de Circulación (RD 1428/2003) · art. 20: tasas de alcohol en aire y sangre

Ley de Tráfico y Seguridad Vial (RDL 6/2015, texto refundido) · pruebas de alcohol y drogas

Código Penal, delitos contra la seguridad vial (arts. 379 a 385) · art. 379: conducción bajo los efectos

Dudas frecuentes

¿Cuál es la tasa de alcohol para un conductor novel?

0,15 mg/l en aire espirado o 0,3 g/l en sangre, la mitad de la general. Se aplica durante los dos primeros años de permiso.

¿Cuándo el alcohol al volante es delito?

A partir de 0,60 mg/l en aire espirado o 1,2 g/l en sangre. También es delito negarse a someterse a las pruebas.

¿El café elimina el alcohol?

No. Nada acelera su eliminación: el hígado lo metaboliza a un ritmo fijo y lo único que funciona es el tiempo.

¿Puedo conducir con un medicamento recetado?

Depende del medicamento. Muchos llevan un pictograma de un triángulo rojo con un coche que advierte de que afectan a la conducción. Conducir bajo su influencia está prohibido igual.

¿Cuánto dura un microsueño?

Entre dos y cinco segundos, y el conductor no es consciente de que ha ocurrido. A 120 km/h son más de 130 metros sin control.

13

Seguridad vial

Lo que evita el accidente y lo que reduce sus consecuencias, cómo conducir con lluvia, niebla, hielo y viento, y por qué la vista es el sentido que más importa.

Lo esencial de este tema

- Activa es lo que evita el accidente; pasiva, lo que reduce sus consecuencias.
- El ABS no acorta la frenada: evita el bloqueo para poder seguir dirigiendo.
- En aquaplaning: levantar el pie sin frenar y el volante recto.
- Con niebla, nunca la luz de carretera: refleja y forma una pared blanca.
- Los neumáticos de invierno rinden mejor por debajo de 7 °C, haya nieve o no.

Seguridad activa es todo lo que evita que el accidente ocurra: frenos, neumáticos, ABS, control de

estabilidad, alumbrado. Seguridad pasiva es lo que reduce las consecuencias cuando ya es inevitable: cinturón,

airbag, reposacabezas, carrocería. Las dos hacen falta y ninguna sustituye a la otra.

Seguridad activa y pasiva

SistemaTipoQué hace

ABSActivaEvita el bloqueo de las ruedas para conservar la dirección durante la frenada.

ESP / control de estabilidadActivaFrena ruedas de forma individual para corregir la trayectoria.

Control de tracciónActivaEvita que patinen las ruedas motrices al acelerar.

Cinturón con pretensorPasivaTensa la banda en milésimas de segundo al detectar el impacto.

AirbagPasivaAmortigua el golpe. Complementa al cinturón, no lo sustituye.

ReposacabezasPasivaLimita el latigazo cervical si está a la altura correcta.

Sistema de retención infantilPasivaAdapta la retención al tamaño del niño.

El ABS no acorta la distancia de frenado: evita el bloqueo para que se pueda seguir dirigiendo el vehículo. Sobre grava o nieve incluso puede alargarla. El ESP no crea agarre: corrige la trayectoria dentro de lo que los neumáticos permiten. Ninguna electrónica cambia la física.

El reposacabezas mal ajustado es peor que no llevarlo: si queda a la altura de la nuca actúa

como punto de apoyo y agrava el latigazo. Su borde superior debe quedar a la altura de la coronilla.

De qué depende el agarre

Todo lo que hace un coche —frenar, girar, acelerar— lo hacen cuatro superficies de contacto del tamaño de

la palma de una mano. La adherencia es lo que decide cuánto se puede pedir a esas cuatro huellas

antes de que dejen de agarrar.

FactorCómo influye

Estado del firmeMojado, con grava, con hojas o con pintura: el agarre cae de golpe.

Dibujo del neumáticoSin surcos no hay por dónde evacuar el agua. Con 1,6 mm se frena mucho peor que con 4.

PresiónBaja, la huella se deforma. Alta, apoya solo por el centro. En los dos casos agarra menos.

VelocidadCuanta más, menos tiempo tiene el neumático para agarrar en cada punto.

Peso y su repartoAl frenar el peso se va delante y el eje trasero se queda sin apoyo.

SuspensiónUnos amortiguadores gastados hacen que la rueda rebote y pierda contacto.

TemperaturaUn neumático frío agarra menos. Por debajo de 7 grados, el de verano se endurece.

El agarre disponible es uno solo y se reparte. Si lo estás gastando todo en girar, no queda nada para frenar. Por eso se frena antes de la curva y no dentro: no es una manía, es que no hay agarre para

las dos cosas a la vez.

De ahí sale también la regla de las maniobras suaves. Un volantazo, un frenazo o un acelerón le piden al

neumático más de lo que tiene disponible en ese instante, y lo que ocurre entonces no depende ya del conductor.

Lluvia y aquaplaning

El momento de mayor riesgo son los primeros minutos de una lluvia tras un periodo seco: el agua levanta el aceite y la goma acumulados y forma una película muy deslizante que aún no ha sido arrastrada.

El aquaplaning ocurre cuando el neumático no consigue evacuar el agua y deja de tocar el firme. Se nota porque el volante se queda ligero y el vehículo deja de responder. Lo que hay que hacer es

levantar el pie del acelerador sin frenar y sujetar el volante recto: al recuperar el contacto, un volante girado convierte el aquaplaning en trompo.

Lo que más influye en que ocurra: la profundidad del dibujo del neumático, la presión, la velocidad y la

cantidad de agua. Con el dibujo al mínimo legal el riesgo se dispara.

Niebla, hielo y nieve

Con niebla: luz de cruce y antiniebla, nunca la de carretera —la niebla refleja la luz y forma una pared blanca—, velocidad muy reducida y la línea derecha del carril como referencia. Seguir las luces del vehículo de delante lleva a pegarse a él sin darse cuenta.

El hielo negro es una capa fina y transparente que no se distingue del asfalto mojado. Aparece de madrugada en puentes, zonas de sombra y salidas de túnel. Los puentes se hielan antes porque se enfrían

por arriba y por abajo.

Con nieve: marchas largas para que las ruedas no patinen, arrancar en segunda, frenar con el motor y multiplicar varias veces la distancia de seguridad. Las cadenas van sobre el eje motriz y con ellas no

conviene pasar de treinta o cuarenta por hora.

Los neumáticos de invierno rinden mejor por debajo de unos siete grados, haya nieve o no. Su compuesto se mantiene flexible con frío mientras el de verano se endurece.

Viento

El viento lateral desplaza el vehículo, y los puntos críticos son los de transición: la salida de un túnel,

la entrada a un viaducto, el rebasar un camión que hacía de pantalla.

Con aviso de viento fuerte hay que reducir la velocidad y llevar las dos manos en el volante. Los vehículos

altos y ligeros —furgonetas, caravanas, remolques vacíos— son los que más sufren, y son los que vuelcan en

los viaductos.

La vista

Alrededor del noventa por ciento de la información que necesita un conductor entra por los ojos. Cualquier

merma visual pesa más de lo que parece.

- El campo visual se estrecha al aumentar la velocidad: a 130 km/h queda reducido a poco más

de treinta grados, y lo que aparece por los lados se detecta demasiado tarde.

- La adaptación a la oscuridad es lenta: al entrar en un túnel se ve mucho peor durante unos segundos. Reducir antes de la boca y quitarse las gafas de sol lo compensa.

- Con la edad hace falta bastante más luz y aumenta la sensibilidad al deslumbramiento.

- La visión periférica no permite leer una matrícula, pero es muy sensible al movimiento: es la primera alerta de un peatón que sale.

Si el permiso incluye el código que obliga a usar gafas o lentillas, conducir sin ellas es circular sin

cumplir una condición de la autorización. Conviene llevar un par de repuesto en viajes largos.

Conducir de noche

De noche circula mucho menos tráfico y aun así se concentra una parte desproporcionada de los accidentes

mortales. La razón es sencilla: se ve menos, se calcula peor y se conduce más cansado.

Lo que cambia

- El alcance de la vista se reduce a lo que alumbran los faros. Con la luz de cruce son unos 30 metros, que a 90 km/h se recorren en poco más de un segundo.

- Se pierde la referencia de distancia. De noche solo se ven las luces del otro vehículo, y dos puntos luminosos no dicen a qué velocidad se acercan.

- Desaparece el color. La visión nocturna distingue mucho peor los tonos, y un peatón de oscuro se ve a pocos metros.

- Aparece la fatiga aunque no se haya conducido mucho, porque el ojo trabaja al límite.

La regla que resume el tema: no circules a una velocidad que no te permita parar dentro del tramo que

alumbran tus faros. Con la luz de cruce, eso son unos 30 metros: bastante menos de lo que la mayoría

supone.

Qué hacer

Usar la luz de carretera siempre que se pueda y conmutar a tiempo. Llevar el parabrisas limpio también por

dentro, porque la película de suciedad interior es la que multiplica el deslumbramiento. Bajar la intensidad de

las pantallas del salpicadero. Y parar en cuanto aparezca el primer bostezo, sin negociar.

Cuidado con el efecto de la carretera vacía: la falta de tráfico invita a ir más rápido justo cuando la información disponible es la mínima del día.

Las ayudas a la conducción no conducen

Control de crucero adaptativo, mantenimiento de carril, detector de ángulo muerto, frenada de emergencia

autónoma, luces largas automáticas: todos son sistemas de ayuda. Se desconectan con líneas borradas, obras, niebla o suciedad en los sensores, justo cuando más falta harían.

Dos que conviene conocer porque son obligatorios en los vehículos nuevos:

- eCall: llama automáticamente al 112 y transmite la posición tras un impacto. Es determinante cuando los ocupantes quedan inconscientes.
- ISA: asistente inteligente de velocidad. Informa del límite y avisa si se supera, pero no impide acelerar, y la señal que lee puede estar tapada o ser incorrecta.

Cambia el 1 de octubre de 2026

- Con nieve en autopista o autovía quedará prohibido adelantar: circulación por el carril derecho y el izquierdo reservado a quitanieves y emergencias.

Las cifras de este tema

Neumáticos de invierno, por debajo de: 7 °C. Haya nieve o no

Base normativa

Reglamento General de Circulación (RD 1428/2003) · circulación en condiciones meteorológicas adversas

Reglamento General de Vehículos (RD 2822/1998) · sistemas de seguridad y alumbrado obligatorio

Dudas frecuentes

¿El ABS acorta la distancia de frenado?

No. Evita el bloqueo de las ruedas para que se pueda seguir dirigiendo el vehículo. Sobre grava o nieve incluso puede alargarla.

¿Qué hago si entro en aquaplaning?

Levantar el pie del acelerador sin frenar y sujetar el volante recto. Al recuperar el contacto con el firme, un volante girado provoca el trompo.

¿Por qué no se usan las largas con niebla?

Porque las gotas reflejan la luz hacia el conductor y forman una pared blanca. Con niebla se usa la luz de cruce y la antiniebla, que apuntan más bajo.

¿Cuándo conviene montar neumáticos de invierno?

Cuando la temperatura baja habitualmente de unos siete grados, haya nieve o no. Su compuesto se mantiene flexible con frío.

14

Accidentes y primeros auxilios

El método PAS, qué decirle al 112, cuándo se mueve a un herido y cuándo no, la posición lateral de seguridad y la reanimación básica.

Lo esencial de este tema

- P-A-S: proteger, avisar y socorrer, en ese orden. Sin proteger, el auxiliador es la segunda víctima.
- Al 112, lo primero es dónde: sin ubicación no se envía nada.
- No mover al herido salvo peligro inmediato, no quitar el casco, no dar de beber y no extraer objetos clavados.
- Inconsciente que respira: posición lateral. Inconsciente que no respira: compresiones a 100-120 por minuto.
- Se atiende primero a quien tiene compromiso vital, no a quien más grita.

Este tema no se estudia para el examen: se estudia porque cualquiera puede ser el primero en llegar

a un accidente. Y lo que se hace en los primeros minutos —incluida la decisión de no hacer nada— condiciona el

resto.

El método PAS

Tres pasos, y el orden importa tanto como los pasos.

- Proteger. El lugar, a los heridos y a ti mismo. Chaleco puesto dentro del vehículo, baliza V16 en el techo, luces de emergencia, motor apagado. Sin proteger primero, el auxiliador

se convierte en la segunda víctima.

- Avisar. Llamar al 112 antes de tocar nada. Cuanto antes salgan los recursos, antes llegan.

- Socorrer. Y aquí, con criterio: el objetivo no es curar, es evitar que el estado del herido empeore hasta que llegue la ayuda.

Ese es el orden y no otro. Lanzarse a socorrer sin proteger ni avisar es lo que provoca los accidentes

secundarios, que en autovía son con frecuencia peores que el primero.

Qué decir al 112

Lo primero, siempre, dónde: carretera, punto kilométrico, sentido de la marcha y cualquier referencia visible. Sin ubicación no se puede enviar nada.

Después: número aproximado de heridos y su estado, número y tipo de vehículos implicados, si hay atrapados,

si hay fuego o derrame, y si alguno de los vehículos lleva paneles naranjas con números —eso significa mercancías peligrosas y cambia por completo el operativo que se envía—.

No hay que colgar hasta que lo indique el operador: puede necesitar más datos o darte instrucciones.

Lo que no se debe hacer

- No mover a un herido, salvo que su vida corra peligro inmediato donde está: fuego, riesgo de atropello, inmersión. Una lesión de columna puede no doler al principio y moverse es lo que la convierte

en irreversible.

- No quitar el casco a un motorista, salvo que sea imprescindible para que respire. Si hay que hacerlo, se necesitan dos personas y tracción alineada.

- No dar de beber ni de comer. Puede necesitar cirugía con anestesia general, y puede atragantarse si empeora su nivel de conciencia.

- No extraer un objeto clavado. Puede estar taponando un vaso; al sacarlo se abre la hemorragia que estaba conteniendo.

- No abrir el capó de golpe si sale humo del motor: se aporta oxígeno y se avivan las llamas.

- No fumar ni encender nada cerca del escenario. Los vapores de combustible se acumulan a

ras de suelo.

Casi todas las preguntas de este bloque tienen como respuesta correcta la opción más conservadora: no mover, no extraer, no dar de beber, esperar. Cuando dudes entre actuar y no actuar,

la norma sanitaria dice no actuar.

Valorar y priorizar

Con varios heridos, se atiende primero a quien tiene un compromiso vital, aunque no sea el que más se queja. Quien grita respira y tiene pulso; el herido silencioso e inconsciente es el que está más cerca

de morir.

Inconsciente y respira: posición lateral de seguridad, para que la lengua o un vómito no obstruyan la vía aérea, y vigilancia continua.

Inconsciente y no respira: avisar y empezar compresiones torácicas en el centro del pecho, fuerte y rápido, a un ritmo de entre cien y ciento veinte por minuto, sin parar hasta que llegue ayuda o el

herido reaccione.

Consciente: hablarle con calma, no dejarle solo, impedir que se levante y abrigarlo. El apoyo psicológico forma parte del auxilio.

Lesiones concretas

SituaciónQué hacer

Hemorragia abundantePresión directa sobre la herida con un paño limpio. El torniquete solo si la presión no basta.

QuemaduraEnfriar con agua varios minutos y cubrir sin apretar. Nada de cremas ni de reventar ampollas.

FracturaInmovilizar en la posición en que está. No recolocar.

Shock (pálido, sudoroso, pulso rápido y débil)Tumbar, abrigar, avisar con urgencia y no dar nada por boca.

ConvulsiónRetirar lo que pueda golpearle. No sujetar ni meter nada en la boca. Al ceder, de lado.

Atragantamiento sin tos ni vozGolpes interescapulares y compresiones abdominales.

Obligaciones legales

Todo usuario implicado en un accidente o que sea testigo está obligado a detenerse, auxiliar o pedir auxilio, y colaborar para evitar mayores daños. La omisión del deber de socorro es un delito.

Quien está implicado debe además facilitar su identidad y los datos del vehículo y del seguro a

los demás

afectados, y colaborar con los agentes.

Si el accidente ocurre en un túnel: apagar el motor, dejar las llaves puestas para que puedan retirar el vehículo y salir hacia la salida de emergencia más próxima a pie. En un túnel el humo mata mucho antes que el fuego.

En autovía, los ocupantes ilesos deben esperar tras la barrera de protección, nunca en el arcén junto al vehículo: ahí es donde se producen los atropellos por accidente secundario.

Las cifras de este tema

Ritmo de compresiones: 100-120/min. En el centro del pecho, sin parar

Teléfono de emergencias: 112. Lo primero, la ubicación exacta

Método: P-A-S. Proteger, avisar, socorrer. En ese orden

Base normativa

Ley de Tráfico y Seguridad Vial (RDL 6/2015, texto refundido) · obligación de auxilio y comportamiento en caso de accidente

Código Penal, delitos contra la seguridad vial (arts. 379 a 385) · omisión del deber de socorro

Dudas frecuentes

¿Cuál es el orden correcto ante un accidente?

Proteger, avisar y socorrer, en ese orden. Es el método PAS. Sin proteger primero, quien auxilia se convierte en la segunda víctima.

¿Hay que quitarle el casco a un motorista accidentado?

No, salvo que sea imprescindible para que respire. Retirarlo mal puede lesionar la médula cervical; si hay que hacerlo hacen falta dos personas.

¿A quién se atiende primero si hay varios heridos?

A quien tenga un compromiso vital, aunque no sea el que más se queja. Quien grita respira; el herido silencioso e inconsciente es el más grave.

¿Se puede dar agua a un herido?

No. Puede necesitar cirugía con anestesia general y puede atragantarse si pierde la conciencia.

15

El vehículo: mecánica y averías

Neumáticos, frenos, testigos del cuadro, niveles y las averías más frecuentes con lo que hay que hacer en cada caso.

Lo esencial de este tema

- Profundidad mínima legal del dibujo: 1,6 mm en toda la banda de rodadura.
- Si solo cambias dos neumáticos, los nuevos van al eje trasero.
- Los testigos funcionan como un semáforo: rojo obliga a parar, naranja a revisar.
- Un pedal de freno esponjoso significa aire o fuga: no se debe circular así.
- En un descenso largo se retiene con el motor, no con el pie apoyado en el freno.

No hace falta saber de mecánica para aprobar, pero sí para interpretar lo que el coche te está diciendo. Un testigo rojo no es lo mismo que uno naranja, un ruido al frenar no es lo mismo que una vibración, y confundirlos cuesta caro.

Neumáticos

Es la única pieza del vehículo que toca el suelo, y de ella dependen la frenada, el agarre en curva y la

evacuación del agua.

- Profundidad mínima legal: 1,6 mm en toda la banda de rodadura. Los testigos de desgaste del fondo de los surcos avisan cuando se llega a ese punto.

- Presión: se comprueba en frío, al menos una vez al mes y siempre antes de un viaje largo. Con el vehículo cargado hay que usar el valor de carga del fabricante.

- Antigüedad: el código DOT del flanco indica semana y año de fabricación. A partir de cinco o seis años conviene revisarlo aunque tenga dibujo.

El desgaste cuenta la historia: por el centro significa exceso de presión; por los dos hombros, presión

insuficiente; por un solo borde, problema de alineación.

Si solo se cambian dos neumáticos, los nuevos van al eje trasero. Si se va el tren trasero, el coche se cruza y cuesta mucho recuperarlo; si se va el delantero, se sale de frente, que es más

manejable.

Un bulto en el flanco tras un golpe contra un bordillo es una hernia: la estructura interna está rota y puede reventar sin aviso. Se sustituye, no se vigila.

Los sistemas del vehículo

No hace falta saber repararlos, pero sí saber qué hace cada uno: cuando se enciende un testigo o aparece un

ruido, lo primero es entender qué parte del coche está hablando.

Sistema De qué se encarga **Qué falla cuando falla**

Alimentación Llevar el combustible al motor y mezclarlo con aire. Tirones, pérdida de potencia, el motor se cala.

Eléctrico Arrancar el motor y dar corriente a luces y electrónica. El coche no arranca, o se apagan las luces.

Lubricación Que las piezas del motor rocen con una película de aceite. Testigo rojo de aceite. El motor se gripa en pocos kilómetros.

Refrigeración Sacar el calor del motor con el líquido refrigerante. Aguja de temperatura en rojo, vapor por el capó.

Transmisión Llevar la fuerza del motor a las ruedas. El motor sube de vueltas y el coche no acelera.

Dirección Que el volante gire las ruedas delanteras. El volante se pone duro, o el coche se va hacia un lado.

Suspensión Absorber los baches y mantener las ruedas pegadas al suelo. El coche rebota, se balancea y frena peor.

Frenado Detener el vehículo y mantenerlo parado. Pedal esponjoso, ruidos, vibración o tirón al frenar.

Tres sistemas mantienen el motor vivo y se avisan con un testigo rojo: lubricación, refrigeración y eléctrico. Cuando uno de esos tres se enciende, no se sigue hasta el taller: se para.

La suspensión es la que menos se mira y más influye en la seguridad después de los neumáticos: unos amortiguadores gastados alargan la distancia de frenado y hacen que la rueda pierda contacto

con el firme justo en los baches, que es cuando más falta hace.

El puesto de conducción y la visibilidad

Antes de arrancar hay una rutina de treinta segundos que casi nadie hace y que cambia cómo responde el

vehículo en una emergencia.

- El asiento: con el pie pisando el embrague a fondo, la pierna debe quedar ligeramente flexionada. Nunca estirada del todo.

- El respaldo: con la muñeca apoyada en lo alto del volante, la espalda tiene que seguir tocando el asiento.

- La distancia al volante: unos 25 o 30 centímetros hasta el pecho. Más cerca, el airbag golpea en vez de proteger.

- El reposacabezas: su borde superior a la altura de la coronilla, no de la nuca.

- Los espejos: los exteriores, abiertos, viendo apenas el lateral del propio coche.

- El cinturón: la banda cruzando la clavícula y el esternón, sin holgura.

Ver bien

El limpiaparabrisas deja franjas cuando la goma se endurece: es la reparación más barata que más seguridad aporta. El lavaparabrisas tiene que tener líquido, porque el polvo seco arrastrado

por la escobilla raya el cristal. La luneta térmica despeja el cristal trasero con unos hilos calefactores, y no se limpia con rasqueta porque se cortan.

Los retrovisores son tres y no se solapan: el interior cubre la luneta, los exteriores cubren los costados. Aun con los tres bien puestos queda el ángulo muerto, que solo se cubre girando la cabeza.

Un ambientador colgando del retrovisor interior, una pegatina grande o un objeto sobre el salpicadero pueden

ser infracción: la norma exige conservar el campo de visión, y ahí no hay excepciones por tamaño.

Los mandos y cómo se usan

Parece lo más básico y es donde más vicios se cogen. Un mando mal usado no se nota hasta que hace falta

responder rápido.

El volante

Las dos manos, en la posición de las diez y diez o de las nueve y cuarto. Nunca por dentro del aro ni con

la palma sobre el centro: si salta el airbag, la mano sale despedida contra la cara.

Se gira pasando las manos, sin cruzar los brazos. Cruzarlos deja el volante bloqueado justo cuando hay que

corregir en sentido contrario.

Los pedales

- Embrague: se pisa a fondo y se suelta progresivamente. No se lleva el pie apoyado encima: el disco patina y se quema.

- Freno: con el pie derecho, siempre. Frenar con el izquierdo mientras el derecho acelera calienta los frenos sin que el conductor se dé cuenta.

- Acelerador: con el mismo pie derecho, girando el talón sin levantarlo del suelo.

La palanca de cambio

Se cambia mirando a la carretera, no a la palanca. Reducir de golpe muchas marchas a alta velocidad puede

bloquear las ruedas motrices, que es el mismo efecto que un frenazo con las ruedas de atrás.

El freno de estacionamiento

Se pone siempre al aparcar, aunque el terreno parezca llano, y se combina con una marcha engranada: primera

si el coche mira cuesta arriba, marcha atrás si mira cuesta abajo. En pendiente, además, las ruedas giradas

hacia el bordillo.

Bajar un puerto en punto muerto es la respuesta incorrecta en todas sus variantes: se pierde el freno motor, se calientan los frenos y encima se consume más, porque el motor necesita combustible para

mantenerse al ralentí en vez de cortar la inyección.

Frenos

Síntomas y lo que significan:

SíntomaCausa probable

Chirrido metálico agudo al frenarPastillas al límite: llevan un avisador que roza.

Vibración en el pedal en frenadas normalesDiscos alabeados.

Pedal blando o que se hunde Aire o fuga en el circuito. No se debe circular así.

Olor a quemado tras un descenso largo Sobrecalentamiento por uso continuado del freno.

El vehículo se desvía al frenar Frenada desigual entre ruedas, o un neumático con poca presión.

El fading es la pérdida de eficacia por calentamiento. En un descenso largo se evita engranando una marcha corta y dejando que retenga el motor, en vez de ir con el pie apoyado en el freno. Si ya

ha ocurrido, hay que detenerse y dejar que enfríen solos, nunca echarles agua.

Los testigos del cuadro

El color es la clave y funciona como un semáforo.

- Rojo: peligro, detenerse en cuanto sea seguro. Presión de aceite, temperatura del motor, freno, batería con el motor en marcha, airbag.

- Naranja o amarillo: avería o aviso, revisar sin urgencia extrema. Motor, ABS, presión de neumáticos, reserva de combustible.

- Verde o azul: simplemente informan de que un sistema está en funcionamiento.

El testigo rojo de presión de aceite obliga a parar de inmediato: sin presión el motor se gripa en pocos kilómetros. Y el de temperatura obliga a parar y esperar antes de abrir nada: el circuito está a presión y abrirlo en caliente provoca quemaduras graves.

El testigo del motor parpadeando, a diferencia del fijo, sí pide detenerse: puede estar dañándose el catalizador.

Niveles y mantenimiento

Lo que conviene revisar antes de un viaje largo, con el motor frío y el vehículo en llano:

- Aceite del motor con la varilla, entre las marcas de mínimo y máximo.
- Refrigerante en el vaso de expansión.
- Líquido de frenos: si baja rápido, hay fuga o las pastillas están muy gastadas.
- Limpiaparabrisas: nivel y estado de las escobillas, que se endurecen con el sol.
- Presión de los cinco neumáticos, incluido el de repuesto, que también pierde aire con el tiempo.

La correa de distribución se sustituye por kilometraje o por años, lo que llegue antes. Si

rompe, los pistones golpean las válvulas y la reparación cuesta mucho más que la sustitución preventiva.

Averías en marcha

Reventón: sujetar el volante con firmeza, no frenar bruscamente, levantar el pie y dejar que el vehículo pierda velocidad hasta poder salir de la calzada.

Dirección dura de repente: se puede girar, pero exige mucha más fuerza. Reducir y detenerse en

lugar seguro.

Freno que no responde: bombear el pedal, reducir marchas para retener con el motor y usar el freno de estacionamiento de forma progresiva, nunca de golpe.

Humo del motor: alejar a los ocupantes y avisar. No abrir el capó por completo.

Combustible equivocado: mientras el motor no arranque, el daño se limita al depósito. Al arrancarlo, la mezcla llega a la bomba y a los inyectores.

Vehículo inmovilizado

El orden es siempre el mismo: luces de emergencia, chaleco puesto dentro del vehículo, salir por el

lado que no da a la calzada, baliza V16 en el techo y esperar tras la barrera de protección.

En una vía interurbana, la obligación de llevar el chaleco antes de salir no es un formalismo: ponérselo

fuera significa haber estado ya un rato en la calzada sin ser visto.

Las cifras de este tema

Dibujo mínimo del neumático: 1,6 mm. En toda la banda de rodadura

Presión, cada cuánto revisar: 1 vez al mes. Y antes de cada viaje largo

Rueda de repuesto temporal: 80 km/h. Lo que indique la propia rueda

Base normativa

Reglamento General de Vehículos (RD 2822/1998) · condiciones técnicas y neumáticos

Reglamento General de Circulación (RD 1428/2003) · obligaciones de mantenimiento del vehículo

Dudas frecuentes

¿Cuál es la profundidad mínima legal del dibujo?

1,6 milímetros en toda la banda de rodadura. Los testigos del fondo de los surcos avisan cuando se alcanza ese punto.

¿En qué eje van los neumáticos nuevos si solo cambio dos?

En el trasero. Si el eje de atrás pierde agarre el vehículo se cruza y es mucho más difícil de recuperar.

¿Qué hago si se enciende el testigo rojo de aceite?

Detenerse cuanto antes en lugar seguro y apagar el motor. Sin presión de aceite el motor se gripa en pocos kilómetros.

¿Se puede abrir el radiador si el motor se ha calentado?

No. El circuito está a presión y abrirlo en caliente provoca quemaduras graves. Hay que parar, apagar y esperar.

16

Carga, transporte y remolques

Cómo se coloca y se sujeta la carga, cuánto puede sobresalir y cómo se señala, el transporte de personas y animales, y qué cambia al arrastrar un remolque.

Lo esencial de este tema

- La carga no puede arrastrar, caer, desplazarse, tapar las luces ni la matrícula.
- Por detrás puede sobresalir un 10 % de la longitud del vehículo, y un 15 % si es indivisible.
- Lo que sobresale se señala con la V-20, y de noche además con luz roja.
- Un remolque es ligero hasta 750 kg de masa máxima autorizada.
- No se puede superar el número de plazas de la ficha técnica.

Una carga mal colocada cambia el comportamiento del vehículo antes de que el conductor se dé cuenta:

alarga la frenada, sube el centro de gravedad y levanta el haz de los faros. Y si sale despedida, la

responsabilidad es de quien conduce.

Cómo se coloca

La carga debe quedar repartida, de modo que no arrastre, no caiga, no se desplace, no comprometa la estabilidad, no tape las luces ni la matrícula y no impida la visibilidad del conductor.

La regla práctica es lo más pesado abajo y pegado al respaldo de los asientos. El peso alto desestabiliza y el peso suelto sale despedido al frenar: un objeto de dos kilos a cincuenta por hora golpea

con la fuerza de varias decenas.

Sobre el techo hay un límite de peso que fija el fabricante, normalmente entre cincuenta y setenta y cinco kilos. Superarlo eleva tanto el centro de gravedad que el vehículo puede volcar en una

esquiva.

Las gomas elásticas de tipo pulpo no son sujeción para cargas de peso: ceden justo cuando más tensión

reciben. Se usan cinchas o correas homologadas.

Qué hay que llevar en el coche

La lista de lo obligatorio es más corta de lo que mucha gente cree, y lo importante es dónde va cada cosa, no solo tenerla.

Elemento	Situación
----------	-----------

Chaleco reflectante	Obligatorio. Va dentro del habitáculo, no en el maletero.
---------------------	---

Baliza V-16 conectada	Obligatoria desde 2026. Sustituye a los triángulos.
-----------------------	---

Rueda de repuesto o kit de reparación	Uno de los dos, con las herramientas para usarlo.
---------------------------------------	---

Gato y llave de ruedas	Si el vehículo lleva rueda de repuesto.
------------------------	---

Gafas de repuesto	Obligatorias si el permiso lo exige por su código.
-------------------	--

Botiquín y extintor	No obligatorios en un turismo particular, pero muy recomendables.
---------------------	---

El chaleco en el maletero no sirve: para cogerlo hay que salir del coche y rodearlo, que es exactamente el momento en el que ocurren los atropellos. Va en la guantera o bajo el asiento.

Accesorios y reformas

Cualquier accesorio que cambie las características del vehículo —una bola de enganche, unas llantas de otra

medida, una baca fija, una suspensión distinta— es una reforma y hay que legalizarla en la ficha técnica. Sin legalizar, la ITV la rechaza y el seguro puede discutir la cobertura en un siniestro.

Las piezas de recambio deben estar homologadas. Una pastilla de freno o una lámpara sin homologar puede funcionar igual y aun así dejar el vehículo fuera de norma.

Cuando la carga sobresale

Por delante, la carga no puede sobresalir salvo autorización especial. Por detrás, en un vehículo de

longitud no superior a cinco metros, puede hacerlo hasta un 10 % de la longitud del vehículo, y hasta un 15 % si se trata de una carga indivisible.

Cuando sobresale hay que señalizarla con la señal V-20: un panel cuadrado a franjas rojas y blancas, reflectante, colocado en el extremo saliente y bien sujeto. De noche o con visibilidad reducida hay

que añadir además una luz roja visible.

Un portabicicletas trasero que tape la matrícula obliga a reproducirla en un portamatrículas homologado con su alumbrado. Llevar la matrícula tapada es una infracción independiente.

Medidas del vehículo y placas V

Además de la carga, el propio vehículo tiene un tamaño máximo. Son las medidas que explican por qué un

camión no cabe en cualquier sitio y por qué existen las señales de limitación de altura y anchura.

Medida Máximo general

Altura 4 metros

Anchura 2,55 metros

Longitud de un vehículo rígido 12 metros

Longitud de un vehículo articulado 16,50 metros

Longitud de un tren de carretera 18,75 metros

Las placas y distintivos V

El Reglamento General de Vehículos recoge en su anexo XI 27 señales que se colocan en el propio vehículo. No son señales de la vía: informan de algo sobre quien conduce o sobre lo que transporta.

Estas son las que hay que reconocer:

Placa Qué indica

V-1 Vehículo prioritario: policía, bomberos, protección civil o asistencia sanitaria.

V-4 Limitación de velocidad del propio vehículo, para que los demás sepan a qué va.

V-13 Conductor novel. Es la L verde sobre fondo blanco.

V-15 Conductor con discapacidad.

V-16 Baliza luminosa de preseñalización de peligro.

V-20 Panel para la carga que sobresale por detrás.

V-25 Distintivo ambiental: 0, ECO, C o B.

La V-13 del conductor novel no obliga a nadie a nada, pero avisa. La V-1 sí

tiene consecuencias: identifica a un vehículo que puede tener preferencia si además lleva las señales luminosas

encendidas y está prestando un servicio de urgencia.

Carga y descarga

Se hacen fuera de la calzada siempre que sea posible, sin causar peligro ni entorpecimiento, y sin producir

ruidos innecesarios. Dentro de poblado se ajustan a lo que fije la ordenanza municipal, que es la que marca los

horarios y las zonas reservadas.

Transporte de personas y animales

No se puede superar el número de plazas que indica la ficha técnica. Sin plaza no hay cinturón, y los sistemas de retención están calculados para un número exacto de ocupantes.

No se puede transportar personas en un emplazamiento distinto al destinado a ello: ni en el maletero, ni en

la caja de una furgoneta, ni en un remolque, salvo los supuestos expresamente autorizados.

Los animales deben ir sujetos con un sistema de retención adecuado a su tamaño, de forma que

no interfieran con la conducción. Un animal suelto distrae y, en un impacto, se convierte en un proyectil con

todo su peso multiplicado.

Los objetos sueltos en el suelo del lado del conductor son especialmente peligrosos: una botella rodando bajo el pedal del freno es una avería que no avisa.

Remolques

Un remolque es ligero si su masa máxima autorizada no supera los 750 kg. Con el permiso B se puede arrastrar un remolque ligero sin condiciones adicionales; por encima hay que mirar la suma

con el vehículo tractor y puede hacer falta el B96 o el BE.

El remolque ligero lleva una placa que reproduce la matrícula del vehículo tractor; los de más de 750 kg tienen matrícula propia. Los cables o cadenas de seguridad están para retener el remolque si falla el enganche de la bola.

Con remolque cambia todo:

- La distancia de frenado se alarga y en los descensos el remolque empuja al tractor.
- El radio de giro aumenta y el remolque corta hacia el interior de la curva.
- Aparece el efecto tijera si se frena en curva o si el peso va demasiado atrás.
- Los límites de velocidad bajan: 90 en autopista y autovía, 80 en convencional.

El peso del remolque va sobre los ejes y ligeramente hacia delante. Cargado hacia atrás, el

conjunto empieza a oscilar a velocidad y acaba cruzándose.

Un detalle que se olvida

Con el vehículo cargado la parte trasera se hunde y el haz de los faros se levanta, deslumbrando a quien se

cruza. Casi todos los vehículos llevan un regulador de altura de los faros en el salpicadero y se ajusta en unos segundos.

Es una de esas cosas que no se preguntan mucho pero que aparecen en el examen precisamente porque casi

nadie las hace.

Cambia el 1 de octubre de 2026

- Las autocaravanas no podrán desplegar elementos exteriores fuera del perímetro del vehículo ni verter fluidos del habitáculo cuando estén estacionadas en la vía.

Las cifras de este tema

Turismo con remolque: 90 / 80 km/h. Autovía / convencional

Remolque ligero: hasta 750 kg. Con el permiso B sin más requisitos

Carga saliente por detrás: 10 %. De la longitud del vehículo

Carga indivisible saliente: 15 %. Siempre con la señal V-20

Peso sobre el techo: 50-75 kg. Lo que fije el fabricante

Base normativa

Reglamento General de Circulación (RD 1428/2003) · art. 15: dimensiones de la carga y señalización

Reglamento General de Circulación (RD 1428/2003) · transporte de personas y de mercancías

Reglamento General de Conductores (RD 818/2009) · permisos B96 y BE

Dudas frecuentes

¿Cuánto puede sobresalir la carga por detrás?

Hasta un 10 % de la longitud del vehículo si mide cinco metros o menos, y hasta un 15 % si la carga es indivisible. Siempre señalizada con la V-20.

¿Qué remolque puedo arrastrar con el permiso B?

Uno ligero, de hasta 750 kg de masa máxima autorizada, sin condiciones adicionales. Por

encima puede hacer falta el B96 o el BE.

¿Cómo debe viajar un perro en el coche?

Sujeto con un sistema de retención adecuado a su tamaño, de forma que no interfiera con la conducción ni salga despedido en un impacto.

¿Se puede llevar carga en el techo sin límite?

No. El fabricante fija un peso máximo sobre el techo, normalmente entre cincuenta y setenta y cinco kilos. Superarlo eleva el centro de gravedad y facilita el vuelco.

17

Documentación, permisos y puntos

Qué papeles hay que llevar, qué autoriza cada permiso, cómo funciona el sistema de puntos, la ITV y cuándo una infracción se convierte en delito.

Lo esencial de este tema

- Saldo inicial 8 puntos; 12 a los tres años sin perder ninguno y hasta 15 con antigüedad.
- Se recuperan a los 2 años sin sanciones graves, o 3 si hubo alguna muy grave.
- El curso devuelve hasta 6 puntos y solo se puede hacer una vez cada dos años.
- El pronto pago descuenta el 50 % de la multa, pero los puntos se pierden igual.
- ITV de un turismo: nada hasta los 4 años, bienal hasta los 10 y anual después.

Es el bloque más árido y el más rentable: son datos, y los datos o se saben o no. La buena noticia es

que son pocos y encajan en cuatro tablas.

Qué hay que llevar

- Permiso de conducción en vigor y de la clase adecuada al vehículo.
- Permiso de circulación del vehículo.
- Tarjeta o ficha técnica con la ITV en vigor.
- Justificante del seguro obligatorio.

La ficha técnica recoge medidas, pesos, motorización y neumáticos homologados. Cualquier cambio respecto a ella es una reforma que hay que legalizar; sin legalizar, el seguro puede quedarse sin

cobertura en caso de siniestro.

El titular es responsable de mantener el vehículo en regla y de identificar al conductor cuando se lo requieran. No hacerlo es una infracción muy grave por sí misma.

El seguro obligatorio

Todo vehículo a motor con estancia habitual en España necesita un seguro de responsabilidad civil antes de circular. No es opcional ni depende de que el vehículo salga poco: mientras esté dado

de alta y no en baja temporal, tiene que estar asegurado.

Qué cubre y qué no

CubreNo cubre

Los daños personales causados a tercerosLos daños del propio conductor causante

Los daños materiales causados a tercerosLos daños del vehículo causante

A los ocupantes del vehículo, salvo el conductorLos daños causados conduciendo bajo los efectos del alcohol o las drogas, que la aseguradora puede reclamar después

El seguro obligatorio es el mínimo legal. Todo lo demás —los daños del propio vehículo, el robo, la

rotura de lunas o la asistencia en carretera— entra en las coberturas voluntarias que cada póliza añada.

La pregunta clásica es si el seguro obligatorio cubre los daños del coche que provoca el accidente. No los

cubre: para eso hace falta una póliza a todo riesgo. El obligatorio protege a los demás.

Circular sin seguro

Es una infracción muy grave con multa y, además, el vehículo puede quedar inmovilizado y depositado

hasta que se acredite el seguro. Si en ese estado se provoca un accidente, el Consorcio de Compensación

de Seguros indemniza a las víctimas y después reclama todo el importe al responsable.

El seguro va asociado al vehículo, no a la persona. Si prestas el coche y quien lo conduce tiene un accidente, el seguro responde ante los terceros igual.

Los permisos y qué autorizan

PermisoEdadQué autoriza

AM15Ciclomotores de hasta 50 cc y 45 km/h.

A116Motocicletas de hasta 125 cc y 11 kW.

A218Motocicletas de hasta 35 kW.

A20 (con 2 años de A2)Cualquier motocicleta.

B18Vehículos de hasta 3.500 kg de MMA y 9 plazas.

B96 / BE18Conjuntos con remolque por encima de los límites del B.

C21 (18 con CAP)Camiones de más de 3.500 kg.

D24 (menos con CAP)Autobuses de más de 9 plazas.

Con el permiso B y tres años de antigüedad se pueden conducir además motocicletas de hasta 125 cc dentro del territorio nacional.

La vigencia del permiso B es de diez años hasta los 65 y de cinco a partir de esa edad. Se renueva superando el reconocimiento psicofísico en un centro autorizado.

El sistema de puntos

Se parte de 12 puntos, o de 8 si es el primer permiso o si se ha recuperado tras perderlos todos. A los tres años sin sanciones se pasa a doce, y con más antigüedad y buen comportamiento se puede llegar a 15.

Las infracciones graves y muy graves detraen entre 2 y 6 puntos. Algunas de las que restan 6:

- Conducir con una tasa de alcohol superior al doble de la permitida.
- Conducir con presencia de drogas.
- Negarse a las pruebas de alcohol o drogas.
- Conducir de forma temeraria o participar en carreras no autorizadas.
- Circular en sentido contrario.
- Usar el móvil sujetándolo con la mano.

Recuperación: dos años sin sanciones graves devuelven el saldo íntegro; tres años si hubo alguna muy grave. Un curso de sensibilización permite recuperar hasta seis puntos, y solo se puede hacer una vez cada dos años.

Perder todos los puntos supone la pérdida de la vigencia del permiso. Para recuperarlo hay que dejar pasar el plazo correspondiente, hacer un curso y superar de nuevo la prueba de conocimientos.

Infracciones y sanciones

Tipo	Importe orientativo	Puntos
------	---------------------	--------

Leve	Hasta 100 €	No detrae
------	-------------	-----------

Grave	200 €	Puede detraer de 2 a 6
-------	-------	------------------------

Muy grave	500 €	Puede detraer de 4 a 6
-----------	-------	------------------------

El pago en el plazo de veinte días naturales tiene una reducción del 50 %, pero implica

renunciar a recurrir. Los puntos se pierden igual: la reducción es solo económica.

Las sanciones se notifican en la dirección que consta en el Registro, o en la Dirección Electrónica

Vial si se está suscrito a ella.

Cuando te inmovilizan el vehículo

Además de multar, un agente puede dejar el vehículo parado en el sitio. No es una sanción: es una medida

para impedir que siga circulando algo que no debería.

Motivos de inmovilización

- Superar las tasas de alcohol o dar positivo en drogas.
- Negarse a las pruebas.
- Conducir sin permiso, o con un permiso que no autoriza ese vehículo.
- Circular sin el seguro obligatorio.
- Deficiencias graves en frenos, dirección, alumbrado o neumáticos.
- Exceso de carga, de peso o de ocupantes.
- Superar los niveles de ruido o de emisiones.
- No haber pasado la ITV o tenerla desfavorable.

La inmovilización termina cuando desaparece la causa: cuando la tasa baja, cuando aparece un conductor

habilitado o cuando se subsana el defecto. Los gastos del traslado y del depósito corren a cargo del titular.

Retirada por la grúa

Es distinto de la inmovilización: aquí el vehículo se lleva. Procede, entre otros casos, cuando está mal

estacionado y obstaculiza la circulación, cuando ocupa un carril reservado o un paso de peatones, cuando impide

la salida de un vado, cuando está en una plaza para personas con movilidad reducida sin la tarjeta, o cuando

permanece detenido en un punto en el que está prohibido parar.

Un vehículo abandonado es el que permanece inmovilizado mucho tiempo con signos evidentes de

abandono. No basta con llevar semanas sin moverse: el estado del vehículo es lo que lo define.

Cuando deja de ser una multa

Algunas conductas están tipificadas como delito contra la seguridad vial en el Código Penal.

No las juzga la administración: van al juzgado.

- Exceder el límite en más de 60 km/h en vía urbana o en más de 80 km/h en interurbana.
- Conducir con una tasa superior a 0,60 mg/l en aire o 1,2 g/l en sangre.
- Negarse a someterse a las pruebas.
- Conducir con temeridad manifiesta poniendo en concreto peligro la vida o la integridad de las personas.
- Conducir sin permiso: por pérdida de puntos, por privación judicial o por no haberlo obtenido nunca.
- Crear un grave riesgo para la circulación alterando la seguridad de la vía.
- Abandonar el lugar del accidente.

Prácticamente todos ellos llevan aparejada, además de multa o prisión, la privación del derecho a

conducir durante un plazo.

La ITV

Periodicidad de un turismo de uso particular:

AntigüedadFrecuencia

Hasta 4 añosNo se inspecciona

De 4 a 10 añosCada 2 años

Más de 10 añosCada año

Resultados posibles: favorable (con o sin defectos leves), desfavorable (defecto

grave: solo se puede circular hasta el taller y volver a inspeccionar, normalmente en dos meses) y

negativa (defecto muy grave: el vehículo sale en grúa).

El distintivo se coloca en el ángulo superior derecho del parabrisas, visible desde fuera. El

distintivo ambiental es otra cosa distinta: depende de la fecha de matriculación y la tecnología del motor, y se adquiere aparte.

Las cifras de este tema

Validez del aprobado: 2 años. Para completar la fase práctica

Delito, aire: 0,60 mg/l. A partir de ahí va al juzgado

Delito, sangre: 1,2 g/l

Saldo inicial: 8 puntos. Primer permiso o tras recuperarlo

Saldo normal: 12 puntos. A los 3 años sin perder ninguno

Saldo máximo: 15 puntos. Con antigüedad y buen comportamiento

Recuperación total: 2 años. 3 si hubo alguna muy grave

Curso de recuperación: 6 puntos. Una vez cada 2 años

Móvil en la mano: 6 puntos. Es la que más resta junto al alcohol

Multa grave: 200 €. Puede detraer de 2 a 6 puntos

Multa muy grave: 500 €. De 4 a 6 puntos

Pronto pago: -50 %. 20 días naturales. Los puntos se pierden igual

Delito por velocidad, urbana: +60 km/h. Sobre el límite

Delito por velocidad, interurbana: +80 km/h. Sobre el límite

B: 18 años. Hasta 3.500 kg y 9 plazas

Vigencia del B: 10 años. 5 a partir de los 65

ITV, hasta 4 años: No pasa. Turismo de uso particular

ITV, de 4 a 10 años: Cada 2 años

ITV, más de 10 años: Cada año

Reinspección tras desfavorable: 2 meses. Solo se circula hasta el taller

Permiso B: 3.500 kg. De masa máxima autorizada

Base normativa

Ley de Tráfico y Seguridad Vial (RDL 6/2015, texto refundido) · sistema de puntos, infracciones y sanciones

Reglamento General de Conductores (RD 818/2009) · clases de permiso, edades y vigencia

Código Penal, delitos contra la seguridad vial (arts. 379 a 385) · arts. 379 a 385: delitos contra la seguridad vial

Dudas frecuentes

¿Con cuántos puntos empieza un conductor novel?

Con 8. Pasan a 12 a los tres años sin perder ninguno, y con más antigüedad y buen comportamiento se puede llegar a 15.

¿Cuánto se tarda en recuperar los puntos perdidos?

Dos años sin sanciones graves ni muy graves devuelven el saldo íntegro; tres años si hubo alguna muy grave. Un curso permite recuperar hasta seis antes.

¿Cada cuánto pasa la ITV un turismo?

No se inspecciona hasta los cuatro años, después cada dos años hasta los diez y a partir de ahí cada año.

¿Puedo conducir una moto de 125 cc con el permiso B?

Sí, con tres años de antigüedad del permiso B y dentro del territorio nacional.

¿El pago reducido de la multa quita los puntos?

No. La reducción del 50 % por pronto pago es solo económica; los puntos se detraen igual y además se renuncia a recurrir.

18

Consumo y medio ambiente

Conducción eficiente, distintivos ambientales, zonas de bajas emisiones y qué hacer con los residuos del vehículo.

Lo esencial de este tema

- Conducción eficiente es anticiparse, no ir despacio: cada frenazo tira el acelerón anterior.
- Bajar en punto muerto consume más que retener con el motor, y encima es peligroso.
- La resistencia del aire crece con el cuadrado de la velocidad.
- El distintivo ambiental depende de la fecha de matriculación, no de la ITV.
- Aceite, batería y neumáticos son residuos peligrosos con su propio circuito.

La conducción eficiente no es conducir despacio: es conducir con anticipación. Y da la casualidad de

que lo que menos consume es también lo que menos accidentes provoca, porque las dos cosas dependen de mirar

lejos y evitar lo brusco.

Conducción eficiente

- Cambiar pronto a una marcha superior: en gasolina en torno a las 2.000 vueltas, en diésel algo antes. Circular en la marcha más larga posible a bajas revoluciones.

- Anticiparse al tráfico para evitar acelerones y frenazos. Cada frenazo tira a la basura el combustible del acelerón anterior.

- Levantar el pie en vez de frenar cuando se ve que hay que reducir: el motor corta la inyección al retener, así que se recorren metros a consumo cero.

- Apagar el motor en paradas de más de unos segundos. Es lo que hace solo el sistema de arranque y parada.

- Quitar la baca cuando no se usa: vacía sigue frenando el aire y en autovía se nota bastante.

- Presión correcta en los neumáticos y nada de peso muerto en el maletero.

Bajar un puerto en punto muerto no ahorra: consume más que retener con el motor, porque en punto muerto el motor necesita combustible para mantenerse al ralentí. Además es peligroso,

porque se pierde

el freno motor.

La resistencia del aire crece con el cuadrado de la velocidad: pasar de 120 a 140 en autovía dispara el

gasto para ganar unos minutos.

Preparar el viaje

Media hora antes de salir se evitan la mayoría de los problemas de un viaje largo, y casi todos son de

previsión, no de mecánica.

Comprobaciones antes de arrancar

- Presión de los cinco neumáticos, en frío y con el valor de carga si el coche va lleno.
- Niveles: aceite, refrigerante, líquido de frenos y limpiaparabrisas.
- Luces: que funcionen todas, incluidas las de freno y la matrícula.
- Documentación y chaleco reflectante dentro del habitáculo, no en el maletero.
- Baliza V-16 a mano, no debajo de las maletas.
- La carga repartida y sujeta, y los faros reglados si el coche va hundido detrás.

Elegir la ruta y la hora

La ruta más corta no siempre es la más rápida ni la más segura. Una autovía con veinte kilómetros de más

suele salir mejor que una convencional con curvas, cruces y tráfico agrícola.

Sobre la hora: la franja de las tres a las seis de la madrugada es la peor para el sueño,

aunque se haya dormido bien. Y salir justo después de comer coincide con la bajada natural de alerta de primera

hora de la tarde.

Planifica una parada cada dos horas y súmalas al tiempo previsto desde el principio. Si las

paradas no están en el cálculo, se acaban saltando para no llegar tarde, que es justo lo que no hay que hacer.

Distintivos ambientales

Distintivo Qué vehículos

Cero emisiones Eléctricos puros, de autonomía extendida, pila de combustible y enchufables con autonomía eléctrica suficiente.

ECO Híbridos, vehículos de gas y enchufables con menor autonomía eléctrica.

C Gasolina y diésel de las normativas de emisiones más recientes.

B Gasolina y diésel de una franja anterior.

Sin distintivo Los más antiguos. Pueden tener restringido el acceso a las ciudades.

El distintivo depende de la fecha de matriculación y la tecnología del motor, no del estado del vehículo ni de la ITV. Son trámites independientes.

Zonas de bajas emisiones

Son áreas urbanas con el acceso restringido según el distintivo ambiental. Los municipios de cierto tamaño

están obligados a establecerlas, pero cada uno fija sus propias reglas, horarios, excepciones y calendario de

entrada en vigor.

Conviene consultarlo antes de entrar en una ciudad grande: la señalización de acceso existe, pero las

cámaras leen la matrícula y la sanción llega igual.

Residuos del vehículo

Casi todo lo que se cambia en un coche es residuo peligroso y tiene su circuito.

- Aceite usado: punto limpio o taller. Un litro contamina una cantidad enorme de agua.
- Batería: punto limpio o el establecimiento donde se compre la nueva, que está obligado a aceptarla. Contiene plomo y ácido.
- Neumáticos: punto limpio o taller autorizado. Se reciclan como caucho para pavimentos y aislantes; quemarlos libera compuestos muy tóxicos.
- Baja definitiva del vehículo: en un centro autorizado de tratamiento, que emite el certificado de destrucción.

Lavar el coche en la vía pública manda los restos de aceite y detergente directos al alcantarillado, y en

muchos municipios está prohibido.

Ruido y emisiones

El nivel sonoro figura en la ficha técnica y se comprueba con sonómetro. Modificar el escape

para que suene

más es una reforma no homologada y una infracción por exceso de ruido, que puede acarrear la inmovilización

del vehículo.

El filtro de partículas de los diésel necesita ciclos de regeneración a temperatura alta: si

el vehículo solo hace trayectos cortos y urbanos, acaba saturándose. El AdBlue reduce los óxidos

de nitrógeno y va en su propio depósito; si se agota, muchos vehículos no vuelven a arrancar.

Base normativa

Reglamento General de Vehículos (RD 2822/1998) · distintivo ambiental y clasificación por emisiones

Reglamento General de Circulación (RD 1428/2003) · emisión de ruidos y gases

Dudas frecuentes

¿Bajar un puerto en punto muerto ahorra combustible?

No. Consume más que retener con el motor, porque en punto muerto el motor necesita combustible para el ralentí. Y además se pierde el freno motor.

¿Qué vehículos llevan la etiqueta cero emisiones?

Los eléctricos puros, los de autonomía extendida, los de pila de combustible y los enchufables con autonomía eléctrica suficiente.

¿El distintivo ambiental se obtiene al pasar la ITV?

No. Son trámites distintos. El ambiental depende de la fecha de matriculación y la tecnología del motor, y se adquiere aparte.

¿Dónde se lleva el aceite usado?

A un punto limpio o a un taller que lo gestione. Es un residuo peligroso y su gestión está regulada.

19

La moto

Qué permiso hace falta para cada moto, la equipación obligatoria y recomendada, cómo se frena y se traza en dos ruedas y los riesgos que no existen en coche.

Lo esencial de este tema

- Con el permiso B y tres años de antigüedad se conduce una moto de 125 cc, solo en territorio nacional.
- El casco homologado es obligatorio para conductor y pasajero, en todo tipo de vías.
- El freno delantero aporta la mayor parte de la frenada, aplicado de forma progresiva y en recto.
- Se frena antes de la curva, no dentro: en curva el neumático ya está usando su agarre para girar.
- Pintura, tapas de registro, raíles y gravilla son las superficies que quitan agarre de golpe.

La moto comparte casi todo el temario con el coche, pero tiene un bloque propio por una razón sencilla: en dos ruedas el margen de error es mucho menor y la física funciona de otra manera. Aunque vayas a

examinarte solo del B, este tema explica por qué el motorista que ves por el retrovisor se comporta como se comporta.

Qué permiso para qué moto

Permiso Edad mínima Qué autoriza

AM15 Ciclomotores: hasta 50 cc, 45 km/h y 4 kW.

A116 Motocicletas de hasta 125 cc y 11 kW, y triciclos de hasta 15 kW.

A218 Motocicletas de hasta 35 kW y con una relación potencia/peso limitada.

A20, con dos años de A2 Cualquier motocicleta, sin límite de potencia.

Con el permiso B y tres años de antigüedad se pueden conducir motocicletas de hasta 125 cc y 11 kW, pero solo dentro del territorio nacional. Fuera de España esa equivalencia no vale.

Un ciclomotor no es una motocicleta: son categorías distintas con permisos, límites de velocidad y vías

permitidas diferentes. El ciclomotor no puede circular por autopista ni autovía.

Equipación

El casco homologado es obligatorio para conductor y pasajero, en todo tipo de vías. Debe estar bien abrochado: un casco suelto sale despedido en el primer golpe y no sirve de nada.

El resto de la equipación no es obligatoria en España pero cambia por completo el resultado de una caída:

- Guantes: la primera reacción al caer es poner las manos.
- Chaqueta y pantalón con protecciones en hombros, codos, espalda y rodillas.
- Botas que cubran el tobillo.
- Prendas visibles o con elementos reflectantes: el mayor riesgo del motorista es no ser

visto.

El casco debe sustituirse tras un impacto, aunque por fuera parezca intacto: el material interior se

deforma una sola vez.

Frenar en dos ruedas

La frenada se reparte entre los dos frenos, y no a partes iguales. Al frenar, el peso se transfiere hacia

delante y la rueda delantera gana agarre mientras la trasera lo pierde: por eso el freno delantero aporta la mayor parte de la capacidad de detención.

Los dos errores clásicos:

- Frenar solo con el trasero por miedo al delantero. Alarga muchísimo la distancia y hace que

la rueda de atrás se bloquee y se cruce.

- Agarrar el delantero de golpe, sobre todo en curva o sobre firme deslizante. La frenada se aplica de forma progresiva: primero se carga el tren delantero y luego se aprieta.

Lo correcto es frenar en recto y antes de la curva, no dentro. Dentro de la curva el neumático ya está usando su agarre para girar, y no le queda margen para frenar.

El ABS en moto no es un lujo: es obligatorio en las motocicletas nuevas de más de 125 cc precisamente porque el bloqueo de una rueda en dos ruedas termina casi siempre en caída.

Trazada y contramanillar

La moto gira inclinándose, no girando el manillar. A partir de cierta velocidad, para inclinar hacia un lado

se empuja suavemente el manillar hacia el lado contrario: es el contramanillar, y es lo que hace el motorista sin pensarlo.

La trazada segura en una curva ciega es abrir la entrada —situarse hacia el exterior antes de entrar— para ganar visibilidad, y cerrar a la salida. Nunca al revés: entrar pegado al interior reduce el

campo de visión justo cuando más falta hace.

La mirada manda: la moto va donde mira el conductor. Fijar la vista en el obstáculo que se quiere evitar es

la forma más segura de acabar en él.

Riesgos propios de las dos ruedas

- Superficies deslizantes: pintura de las marcas viales, tapas de registro, raíles del tranvía, gravilla y hojas mojadas. En coche apenas se notan; en moto quitan el agarre de golpe.

- Ser invisible: el frontal estrecho de una moto se detecta peor y su velocidad se calcula mal. Es la causa del giro a la izquierda del coche que "no la vio".

- Ángulo muerto: quedarse a la altura del costado de un coche o de un camión es la peor posición posible.

- Viento lateral y adelantamiento a camiones: la moto pasa de zona protegida a zona expuesta

con un empujón brusco.

- Baches y juntas: lo que en coche es una molestia, en moto puede desestabilizar.

Por eso el motorista se coloca en la parte del carril desde la que ve y es visto, normalmente hacia el tercio izquierdo, y no en el centro, donde se acumulan los restos de aceite.

Pasajero y carga

Para llevar pasajero, la moto debe estar homologada para dos plazas y el pasajero debe ir a horcajadas,

con casco, con los pies en los reposapiés y sin obstaculizar al conductor.

Los menores de 12 años no pueden viajar como pasajeros en moto o ciclomotor, salvo la

excepción prevista para mayores de 7 años cuando el conductor sea el padre, la madre, el tutor o una persona

mayor de edad autorizada por ellos.

La carga en moto debe ir sujeta y equilibrada. El peso alto o cargado hacia atrás altera el reparto y hace

que la dirección se vuelva ligera.

Cambia el 1 de octubre de 2026

- Guantes obligatorios en vías interurbanas y calzado cerrado en cualquier vía. Incumplirlo son 200 € como infracción grave.
- Las motos podrán circular por el arcén derecho en situaciones de congestión, a un máximo de 30 km/h y solo en los tramos señalizados para ello.
- Los repartidores en moto o ciclomotor llevarán chaleco reflectante en todo momento.
- El casco tendrá que estar homologado, no solo certificado, a partir del 1 de octubre de 2027.

Las cifras de este tema

Ciclomotor: 45 km/h. Prohibido en autopista y autovía

AM, ciclomotor: 15 años. Hasta 50 cc y 45 km/h

A1: 16 años. Hasta 125 cc y 11 kW

A2: 18 años. Hasta 35 kW

A: 20 años. Con 2 años de A2

B para moto de 125: 3 años de B. Solo en territorio nacional

Pasajero en moto: 12 años. 7 si conduce el padre, la madre o el tutor

Base normativa

Reglamento General de Conductores (RD 818/2009) · permisos AM, A1, A2 y A: edades y equivalencias

Reglamento General de Circulación (RD 1428/2003) · casco y elementos de protección

Dudas frecuentes

¿Puedo conducir una moto de 125 con el carné de coche?

Sí, con tres años de antigüedad del permiso B y solo dentro del territorio nacional.

¿Con qué freno se detiene antes una moto?

Con el delantero, que aporta la mayor parte de la capacidad de frenado porque el peso se transfiere hacia delante. Se aplica de forma progresiva y en recto.

¿Es obligatoria la chaqueta con protecciones?

No en España. Solo el casco homologado es obligatorio, pero guantes, chaqueta, pantalón y botas cambian por completo el resultado de una caída.

¿Desde qué edad se puede ir de pasajero en moto?

Desde los 12 años con carácter general, y desde los 7 cuando el conductor es el padre, la madre, el tutor o una persona mayor de edad autorizada por ellos.