

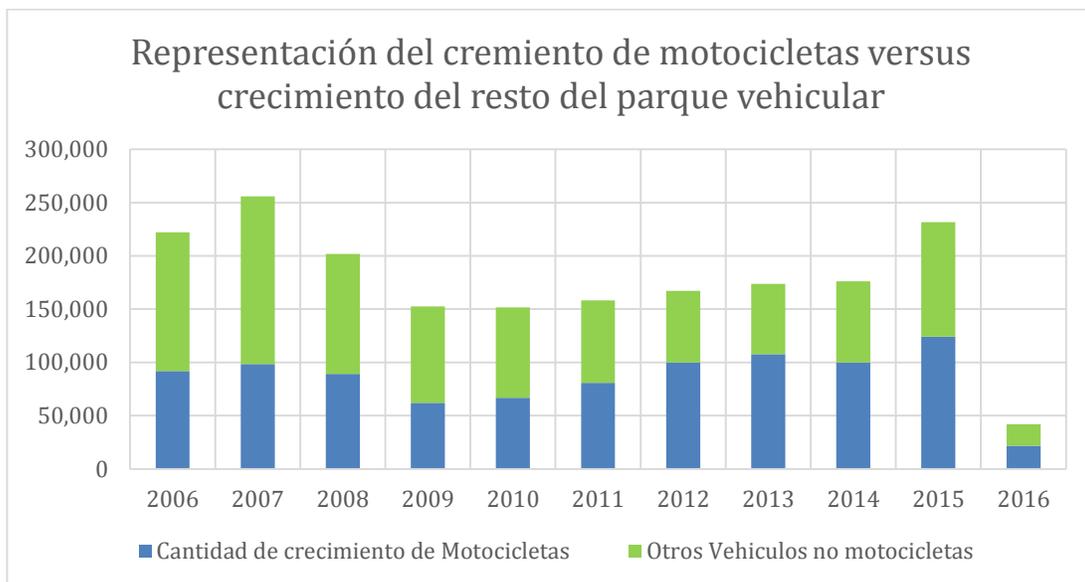
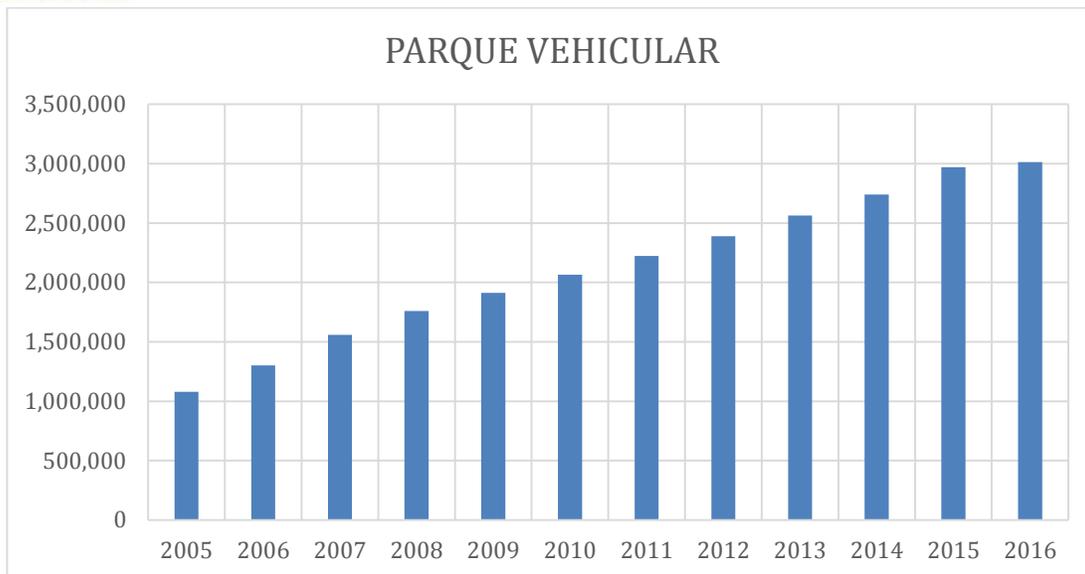
ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DEL ACUERDO GUBERNATIVO 289-2013 Y 395-2013

Exposición de motivos:

Crecimiento parque vehicular de motocicletas

Según datos del Observatorio Nacional de Seguridad del Tránsito –ONSET- la cantidad de motocicletas que el crecimiento del total del parque vehicular es del 11% del año 2005 al 2015, de este crecimiento la motocicletas presentan un crecimiento porcentual anual del 21%; solamente del parque de motocicletas. En promedio en el mismo rango de año las motocicletas representan el 49% del incremento del parque vehicular anual.

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
PARQUE VEHICULAR	1,080,068	1,302,272	1,558,145	1,760,013	1,912,469	2,064,035	2,222,182	2,389,240	2,562,925	2,738,925	2,970,678	3,012,535
Motocicletas	167,643	259,541	358,005	447,068	508,999	575,645	656,590	756,438	863,991	963,859	1,087,834	1,109,378
% de representación	16%	20%	23%	25%	27%	28%	30%	32%	34%	35%	37%	37%
CRECIMIENTO TOTAL DE PARQUE VEHICULAR												
Crecimiento parque vehicular total		222,204	255,873	201,868	152,456	151,566	158,147	167,058	173,685	176,000	231,753	41,857
% crecimiento total		21%	20%	13%	9%	8%	8%	8%	7%	7%	8%	1%
Otros Vehículos no motocicletas		130,306	157,409	112,805	90,525	84,920	77,202	67,210	66,132	76,132	107,778	20,313
CRECIMIENTO DE MOTOCICLETAS												
Cantidad de crecimiento de Motocicletas		91,898	98,464	89,063	61,931	66,646	80,945	99,848	107,553	99,868	123,975	21,544
% crecimiento al año anterior de motocicletas		55%	38%	25%	14%	13%	14%	15%	14%	12%	13%	2%
% de crecimiento de motocicletas por crecimiento		41%	38%	44%	41%	44%	51%	60%	62%	57%	53%	51%



SINIESTRALDIAD VIAL

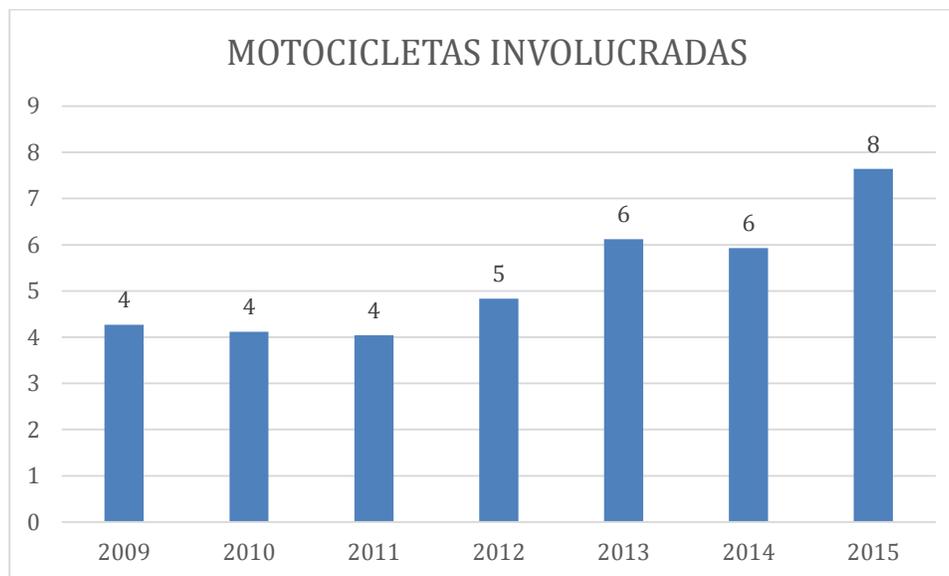
Los datos del Observatorio Nacional de Seguridad del Tránsito ONSET, refleja que del año 2009 al 2015 se tiene un promedio de 1,926 motocicletas que anualmente se ven involucradas en hechos de tránsito dejando un promedio anual de víctimas fallecidas de 330 y lesionadas 1,927.

En promedio los hechos de tránsito donde se han visto involucradas motocicletas es del 23%, en fallecidos un 22% de la mortalidad anual y de lesionados representan el 24% anualmente.

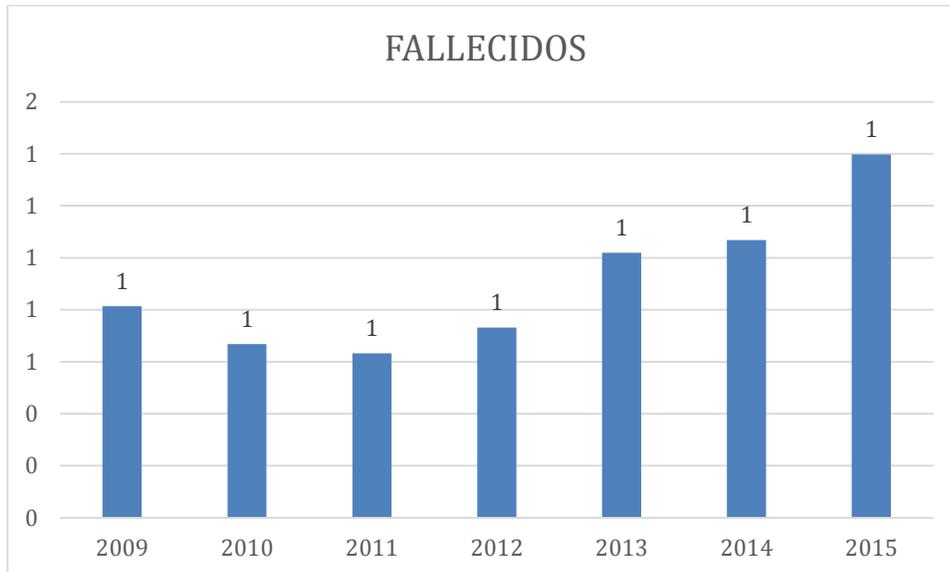
AÑO	MOTOCICLETAS INVOLUCRADAS	FALLECIDOS	LESIONADOS
2009	1,558	297	1,602
2010	1,503	244	1,435
2011	1,474	231	1,364
2012	1,763	267	1,868
2013	2,234	372	1,988
2014	2,164	390	2,335
2015	2,789	510	2,897
TOTAL	13,485	2,311	13,489

Las gráficas siguientes reflejan los promedios diarios de la siniestralidad exclusivamente de motocicletas, fallecidos y lesionados:

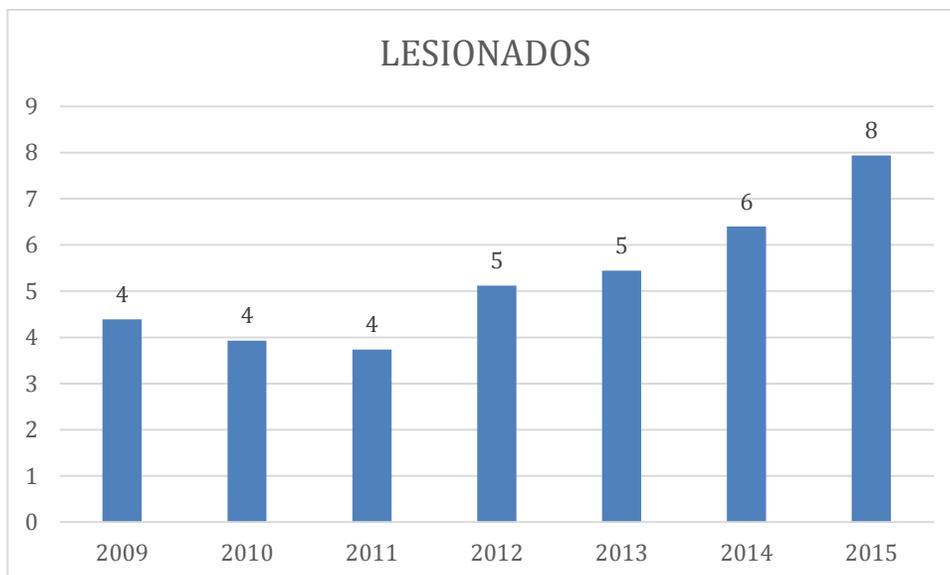
Promedio diario de hechos de tránsito de motocicletas



Promedio diario de fallecidos en hechos de tránsito en motocicletas



Promedio diario de lesionados en hechos de tránsito en motocicleta



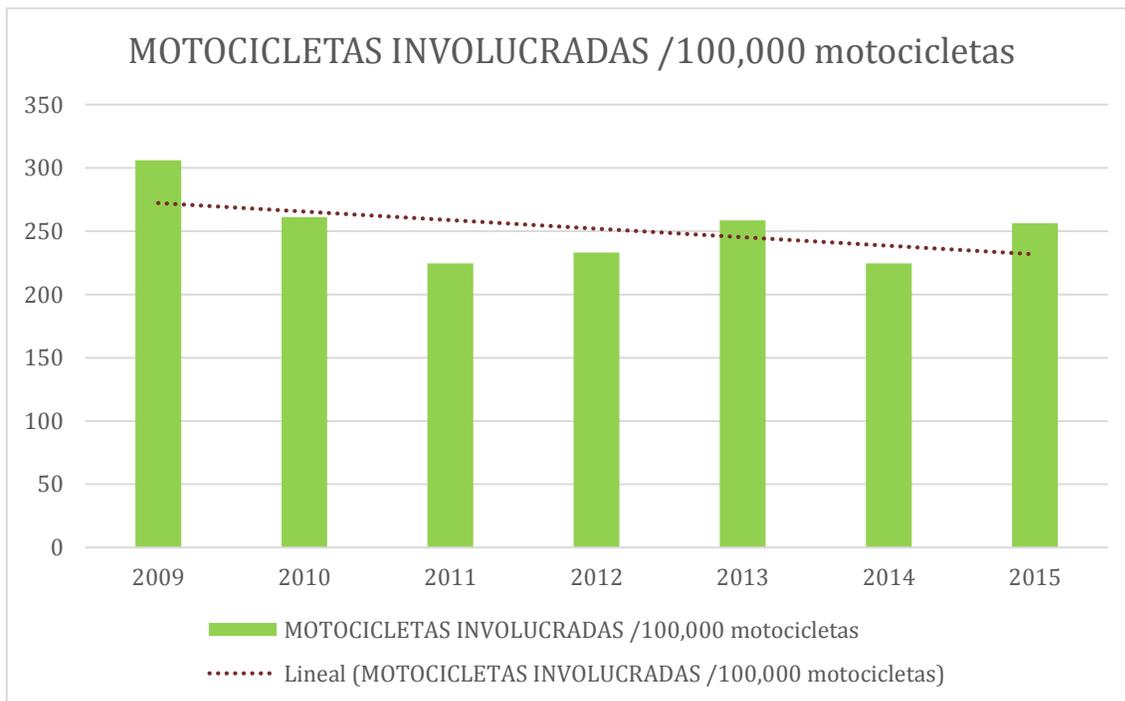
Indicadores

Debido a que los datos a simple vista reflejan un alza del involucramiento de las motocicletas en hechos de tránsito pero al hacer un análisis comparativo contra las tasas de crecimiento del parque vehicular del

Calzada Raúl Aguilar Batres 35-47 zona 12, Ciudad de Guatemala, Teléfono: (502) 2320-4545

vehículo objeto de análisis, podemos comprobar que las acciones implementadas demuestran un beneficio ya que reflejan un cambio positivo al cambiar las tendencias negativas; esto se puede constatar con las tablas y gráficas siguientes:

AÑO	MOTOCICLETAS INVOLUCRADAS /100,000 motocicletas	FALLECIDO / 100,000 motocicletas	LESIONADO / 100,000 motocicletas
2009	306	58	315
2010	261	42	249
2011	224	35	208
2012	233	35	247
2013	259	43	230
2014	225	40	242
2015	256	47	266



Análisis:

Tanto en la tabla como en la gráfica se expresan datos por cada 100 mil motocicletas esto para homogenizar las condiciones en las que se comparan los años objeto de estudio, ya que no sería correcto observar

solamente el cambio del involucramiento de motocicletas, sin el crecimiento del parque vehicular de este vehículo.

Los antecedentes legales del uso del chaleco viene del año 2009 donde se instaura el color amarillo fluorescente y posteriormente en ese mismo año el de color negro, a este respecto se puede ver que a partir el año 2010 se ve una tendencia a la baja de motocicletas involucradas en hechos de tránsito, a finales año 2013 se cambia a color naranja y en el 2014 se ve la marcada reducción en este sentido.

A esto se le debe de agregar que estos descensos como se vio anteriormente tenemos el inconveniente del aumento del parque vehicular de este tipo de transporte, las tasas han mantenido una estabilidad aceptable.

Sanciones

También se detallan las sanciones que se han impuesto a los motoristas por la inobservancia a la Ley y Reglamento de Tránsito. En donde se puede comprobar que a medida que se exigió la utilización de dichos elementos de seguridad la siniestralidad vial descendió.

Año	MULTAS TOTALES	MOTOS	Artículo 184.10
2009	21,374	8,910	-
2010	14,122	4,539	-
2011	9,893	3,063	-
2012	12,938	4,621	-
2013	20,457	6,065	247
2014	23,559	7,888	1,381
2015	25,252	6,211	692
2016	8,229	1,273	90

De lo anterior podemos decir que en el año 2013 del 100% de las infracciones a motocicletas solamente el 4% fueron por el artículo 184.10 y para los años del 2014 al 2016 fueron el 18%, 11% y 7% respectivamente.

Año	MOTOS	Artículo 184.10
2013	30%	4%
2014	33%	18%
2015	25%	11%
2016	15%	7%

Esto deja de manifiesto que el espíritu de la norma no es eminentemente sancionatoria; sino preventiva. A continuación se presentan los 6 artículos que más infringen los motociclistas, según los datos del ONSET:

ARTICULO	DESCRIPCION
183.01.	Por conducir sin tener licencia
181.03.	Por no portar licencia de conducir
181.01.	Por circular sin portar la tarjeta de circulación o fotocopia autenticada de la misma
184.02.	Por no tener tarjeta de circulación
185.a.03	Por transportar a otra u otras personas, o no portar chaleco reflectivo y casco protector
184.10.	Cuando los conductores de motocicletas o motobicicletas y sus acompañantes, no cumplan con la obligación de portar el casco protector y el chaleco

El chaleco como dispositivo de seguridad

El uso del **chaleco reflectivo** nos hace visibles desde 150 metros cuando se circula en cualquier rol que desempeñemos en la vía pública, como peatón, pasajero o conductor, no es ya una exigencia legal sino una cuestión de seguridad. Con la utilización del mismo, estamos dando al resto de conductores una distancia de 150 metros para que estos puedan vernos y tengan el tiempo necesario para reaccionar, en consecuencia, ya sea disminuido la velocidad o apartándose en caso necesario.

Como un elemento de seguridad, el chaleco reflectivo bien podría enmarcarse dentro de los dispositivos de **seguridad activa** por cuanto su uso disminuye el riesgo de vernos involucrados en un hecho de tránsito. También encajaría en un elemento de los dispositivos **seguridad pasiva** cuando, habiendo ocurrido el hecho de tránsito; de consecuencias menores, el conductor de la motocicleta ya en el rol de peatón al tener un dispositivo reflectante evita que otros conductores puedan atropellarlo al ser visible para ellos.

De tal cuenta se puede entender según ciertos expertos en seguridad vial que el chaleco reflectivo al hacer visible desde 150 metros a un usuario de la vía pública, puede considerarse en este sentido, como un **elemento de seguridad preventiva**, como todas aquellas acciones que al ser utilizadas influyen sobre el conductor para evitar o disminuir el riesgo de verse involucrado en un hecho de tránsito.

Experiencias internacionales ha demostrado que los chalecos reflectantes de alta visibilidad son un elemento de seguridad para los usuarios de la vía pública tal es el caso que dicho elemento de seguridad es de uso

obligatorio para los conductores de vehículos de 4 ruedas al momento de sufrir una avería mecánica y este dispositivo debe ser utilizado por el conductor para que de esta cuenta pueda ser visto por el resto de usuarios de la vía pública.

En base a la decisión Ministerial de cambiar y asignar, por medio de los Acuerdos Gubernativos 289-2013 y 395-2013; donde se establece el color naranja para identificar a los motoristas en todo el territorio nacional, y otros aspectos específicos para su circulación en la red vial nacional, se exponen las siguientes ampliaciones y explicaciones relacionadas con el tema, desde el punto de vista de la seguridad vial en donde se justifica la utilización de este dispositivo como elemento imprescindible de seguridad.

Estas justificaciones se enfocaron en tres ejes principales como lo son:

1. El color del chaleco
2. El uso de la cinta retroreflectiva
3. Por qué circular por la derecha.

Justificación de color del chaleco

A nivel mundial en aspectos de seguridad son utilizados los colores neón, específicamente los colores rojo y el naranja brillantes, son los colores requeridos para los chalecos de seguridad. Los chalecos reflectantes de color amarillo o amarillo-verde son obligatorios para el trabajo nocturno.

Las reglas concernientes a los chalecos reflectantes de seguridad son descritas en el manual de dispositivos uniformes de control de tráfico (MUTCD, por sus siglas en inglés) emitido por la Administración Federal de Carreteras (Federal Highway Administration). En las regulaciones de la OSHA, los chalecos reflectantes son descritos como ropa de advertencia de alta visibilidad.¹ Esta normativa última es considerada de referencia y es tomada como un estándar a nivel mundial.

En función de lo establecido en el **Manual Centroamericano de Dispositivos Uniformes para el Control de Tránsito** emitido por la **Secretaría de Integración Económica Centroamericana -SIECA**, el cual establece en el numeral 1.5.6 código de colores, el significado del color anaranjado deberá de ser utilizado para la “prevención de situaciones temporales, como trabajos de construcción como mantenimiento, reparaciones, atención de incidentes y emergencias”. Y siendo este último el que rige en materia de señalización a todos los países Centroamericanos aunado a los manuales internacionales es que se toma

¹ [HTTPS://WWW.OSHA.GOV/](https://www.osha.gov/)

como respaldo en materia de los colores que sirven de refuerzo a los dispositivos de seguridad para la protección de los usuarios de la vía pública.

De tal cuenta que tomando como referencia ambos manuales y los usos que establecen y en aras de que este dispositivo coadyuve a reducir el riesgo que representa para los conductores de motocicletas y moto bicicletas, el transitar en la red vial nacional tomando en cuenta el incremento del parque vehicular y el grado de involucramiento de este tipo de vehículo en la siniestralidad vial nacional es que se toma la necesaria decisión de utilizar este color el cual permite cumplir con el principio de la seguridad vial que es “**VER Y SER VISTO**”.

En el **Manual de Seguridad Vial e Imagen Institucional en Zonas de Trabajo del Comité Centroamericano de Fondos Viales** en el numeral 3- ELEMENTOS REQUERIDOS A LOS TRABAJADORES EN LAS ZONAS DE TRABAJO en específico el 3.1 habla específicamente del **vestuario** a utilizar y de los colores que se necesita, en donde hace mención de que prendas son de color naranja y cuál es la intención de las mismas.

Aquí coincide uno de los objetivos del manual en que se busca “Reducir al máximo o eliminar la posibilidad de un accidente de tránsito mientras se realizan trabajos de mantenimiento y reparación en carreteras, logrando la máxima seguridad con la mínima interrupción del tráfico.”²

ARTICULO 48 Ter.* EQUIPO QUE DEBEN USAR LOS CONDUCTORES DE MOTOCICLETAS Y MOTOBICICLETAS Y SUS ACOMPAÑANTES

Los conductores de motocicletas y motobicicletas y sus acompañantes, deben cumplir con lo siguiente:

a) Usar chaleco color anaranjado con las siguientes características: En la parte frontal deberá tener dos franjas verticales y dos horizontales de cinco centímetros de ancho, de color gris plateado y de material retroreflectivo. En la parte dorsal deberá tener dos franjas verticales y dos horizontales de cinco centímetros de ancho, de color gris plateado, de material retroreflectivo y tener Impreso el número de identificación de la placa de circulación de la motocicleta o motobicicleta, con el cual se encuentra registrado dicho vehículo, mismo que deberá ubicarse a diez centímetros abajo del cuello y a diez centímetros de las líneas verticales y horizontales. Los números y letras deben ser de tipo arial, de ocho centímetros de alto y cuatro de ancho. El número de identificación en el chaleco debe ser visible a una distancia mínima de cinco metros. El conductor y acompañante están obligados a no llevar ningún objeto que obstaculice la visibilidad del número de identificación.

² **Manual de Seguridad Vial e Imagen Institucional en Zonas de Trabajo**

Análisis inciso a):

Aquí podemos ver que el portar el número de placa no fue impuesta en el año 2013 en los Acuerdos Gubernativos Número 105-2009 y 129-2009, y se continuo el establecimiento del mismo en los Acuerdos 289-2013 y 395-2013, así mismo podemos hacer mención del Decreto 15-2014 LEY PREVENTIVA DE HECHOS COLECTIVOS DE TRÁNSITO en donde en su **Artículo 5. Identificación de vehículos.** Expone lo siguiente:

“Los vehículos de transporte de carga de más de tres punto cinco toneladas métricas de peso bruto, transporte escolar o colectivo, urbano o extraurbano, llevarán en forma visible un número de identificación, que será igual al número de las placas de circulación de los mismos. Este número irá pintado con números en blanco no menores de 15 centímetros de largo por 10 de ancho en la parte superior delantera y en la parte superior trasera del vehículo. La falta de rótulo o de legibilidad del mismo dará lugar a la inmovilización obligada del vehículo.”

Por lo que no se puede decir que solamente a las motocicletas se les está exigiendo este tipo de identificación del vehículo.

De igual forma debemos tener en cuenta que las dimensiones de las placas de las motocicletas es distinta a las del resto de vehículos automotores como lo podemos comprobar en el **ACUERDO GUBERNATIVO NUMERO 487-2013 REGLAMENTO DE LA LEY DEL IMPUESTO SOBRE CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS TERRESTRES, MARÍTIMOS AÉREOS** que en su **ARTÍCULO 13. Conforme el artículo 25 de la Ley**, las placas de circulación serán de material liviano resistente, debiendo tener las dimensiones características en específico en sus numerales 1 y 2 podemos ver las diferencias de tamaño:

1. Para automóviles en general, de treinta centímetros de largo por quince de ancho.
2. Para vehículos halados por automotor, motocicletas vehículos de uso agrícola, industrial de construcción, veintiún centímetros de largo por doce de ancho.

Vemos las diferencias significativas en tamaños lo que hace imposible la identificación a distancias largas del distintivo del vehículo por lo que se vio la necesidad de ubicarla en lugares y espacios alternos para la identificación del vehículo

b) Casco protector: Al casco protector se le deberá adherir el número de identificación de la placa de circulación de la motocicleta o motobicicleta, con el cual se encuentra registrado dicho vehículo, mismo que deberá ser de material retroreflectivo color blanco con fondo negro. Los números y letras deben ser de tipo arial, de dos punto cinco centímetros de ancho y cuatro de alto. El número de identificación en el casco

protector debe ser visible a una distancia mínima de cinco metros. El conductor y acompañante están obligados a no llevar ningún objeto que obstaculice la visibilidad del número de identificación

*Adicionado por el Artículo 4, del Acuerdo Gubernativo Número 105-2009 el 07-05-2009

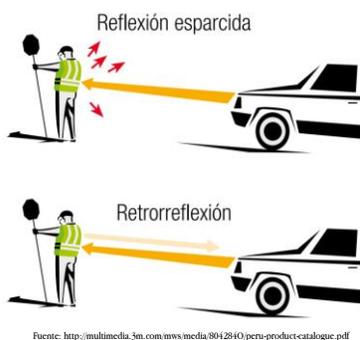
*Reformado por el Artículo 2, del Acuerdo Gubernativo Número 129-2009 el 09-05-2009

*Se Reforma por el Artículo 4, del Acuerdo Gubernativo Número 289-2013 el 15-08-2013

Justificación del retro reflectivo

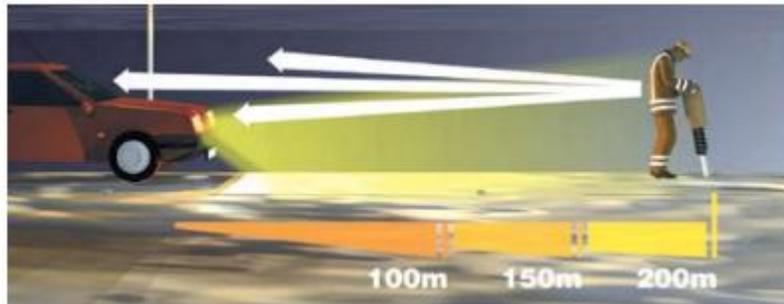
¿Qué es y cómo funciona la retrorreflexión?

Los productos reflectivos usan una tecnología conocida como retrorreflexión. Ayuda al ojo a percibir la luz en condiciones de baja luminosidad. En términos científicos, la retrorreflexión se origina cuando los rayos de luz se devuelven en la misma dirección en que venían. Una gran cantidad de luz reflejada se devuelve directamente a su fuente de luz original, por ejemplo, las luces delanteras de un auto. Debido a que se esparce muy poca luz cuando ésta se devuelve, los materiales reflectivos se ven más brillantes, para un observador ubicado cerca de la fuente de luz original.³



Es importante aclarar que el material retrorreflectivo no emana un haz de luz propia, sino que esta refleja el haz de luz que otros vehículos proyectan en ella, dicha propiedad permite que la reflectividad dure mientras sea iluminada.

³ [HTTP://MULTIMEDIA.3M.COM/MWS/MEDIA/8042840/PERU-PRODUCT-CATALOGUE.PDF](http://MULTIMEDIA.3M.COM/MWS/MEDIA/8042840/PERU-PRODUCT-CATALOGUE.PDF)



- Ayuda a aumentar las probabilidades de que se pueda ver a los motociclistas en situaciones de poca luz; eso da más tiempo a los conductores para esquivarlos sin correr riesgos.
- Perfila la forma humana y resalta el movimiento.

Ejemplo de cintas retroreflectivas





¿Qué es la Norma ANSI?

ANSI/ISEA 207-2011

Norma Nacional Norteamericana para Chalecos de Seguridad Pública de Alta Visibilidad⁴

La *Norma Nacional Norteamericana de Chalecos de Seguridad Pública de Alta Visibilidad* (ANSI/ISEA 207-2011) es el documento que rige el diseño, especificaciones de rendimiento y uso de chalecos de alta visibilidad usados por empleados de seguridad pública que incluye el personal policial, bomberos y personal de mando de incidentes. Establece las especificaciones de diseño y rendimiento y el criterio de uso de chalecos de alta visibilidad que se usan en las industrias de la seguridad pública.

La norma incluye requisitos básicos tales como dimensiones del chaleco, color y rendimiento de los materiales y también incorpora el criterio de características especiales para usuarios en los servicios de incendios, emergencia, médicos y policiales.

Teniendo en cuenta las explicaciones anteriores podemos tener un aspecto mas amplio del porque de las franjas retroreflectivas colocadas en el chaleco las cuales de manera estratégica servirán de refuerzo al color del mismo, para que de esta cuenta el motorista y su acompañante sean visibles para otros conductores, en condiciones de poca visibilidad, en horas nocturnas o en condiciones climáticas adversas.

⁴ [HTTP://WWW.ORAFOL.COM/RS/AMERICAS/ES/ANSIISEA-207-2006](http://www.orafol.com/rs/AMERICAS/ES/ANSIISEA-207-2006)

JUSTIFICACIÓN DE LA CIRCULACIÓN POR LA DERECHA

- **Reordenamiento vial:** debido al aumento de la cantidad de motocicletas circulando en el territorio nacional, existe la necesidad en primera instancia de ordenar la circulación de dichos vehículos, mismos que representan el mayor porcentaje del total del parque vehicular.
- **Control a infractores:** permitirá que los agentes de las distintas Policías Municipales de Tránsito y de la unidad operativa del Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil, tengan mayor y mejor acceso visual a aquellos conductores de este tipo de vehículo que infrinjan lo establecido en la Ley y Reglamento de Tránsito, y que son sujetos a ser multados.
- **Evitar el riesgo de circular entre carriles:** esta maniobra representa un alto grado de riesgo debido a que el conductor no tiene el espacio suficiente para realizar maniobras defensivas, además limita el espacio de circulación a otros usuarios de la vía pública, ocasionando que en la mayoría de los casos estos no puedan reaccionar con el tiempo suficientes para evitar colisionar o chocar con otro vehículo.
- **Puntos ciegos:** existen puntos a los cuales los conductores de vehículos livianos y pesados no tienen completo acceso visual, al resto de usuarios de la vía pública, debido a la estructura de la carrocería del vehículo. Provocando que el motorista no esté dentro del campo visual del resto de conductores, resultando en que estos se vean involucrados en hechos de tránsito los cuales en su mayoría han resultado en lesiones leves y graves.

En función de lo anterior se ha detectado el crecimiento de puntos negros o tramos carreteros de mayor siniestralidad tanto en área urbana como rural.

Aspectos legales para la circulación en la vía pública

Artículos del reglamento de tránsito que guardan relación con el comportamiento de los conductores al momento de circular por la vía pública y que aclaran las dudas o la mala información generada.

Artículo 80. Concepto. La señalización es el conjunto de directrices que tienen por objeto advertir e informar a los usuarios de la vía, ordenar o reglamentar su comportamiento con la necesaria antelación, en determinadas circunstancias de la vía o de la circulación.

Artículo 81. Obediencia de las señales. Todos los usuarios de la vía pública están obligados a obedecer las señales de circulación que establezcan una obligación o una prohibición y a adaptar su comportamiento al resto de las señales que se encuentren en las vías por las que la circulan.

Los usuarios deben obedecer las indicaciones de los semáforos y señales verticales situadas inmediatamente a su derecha, encima de la calzada o encima de su carril, de acuerdo con lo que corresponda. En las vías de

Calzada Raúl Aguilar Batres 35-47 zona 12, Ciudad de Guatemala, Teléfono: (502) 2320-4545

dos sentidos de circulación divididas por medianas o camellones, en las vías de un solo sentido de circulación o cuando se van a efectuar movimientos a la izquierda, también deberán cumplir con los semáforos y señales verticales a su izquierda.

Artículo 116. Distancia entre vehículos. Todo conductor de un vehículo que circule detrás de otro deberá dejar entre ambos un espacio libre que le permita detenerse en caso de frenado brusco, sin colisionar con él, teniendo en cuenta especialmente la velocidad y las condiciones de adherencia y frenado de ambos vehículos.

Además de lo dispuesto en el párrafo anterior, la separación que debe guardar todo vehículo que circule detrás de otro sin propósito de rebase, deberá ser tal que permita que al que a su vez le siga adelantarle con seguridad. Los vehículos pesados deben mantener esta distancia en al menos 50 metros.

Lo preceptuado en el párrafo anterior no es válido en los siguientes casos:

- A) en áreas urbanas.
- B) donde estuviera prohibido el rebase.
- C) donde hubiera más de un carril destinado a la circulación en el mismo sentido; y,
- D) cuando la circulación estuviera tan saturada que no permita el rebase.

Artículo 131. Obligación de facilitar la incorporación.

Independientemente de las obligaciones previstas en los artículos anteriores, los demás conductores facilitarán, en la medida de lo posible, dicha maniobra, especialmente si se trata de un vehículo de transporte público, que pretende incorporarse desde una parada señalizada.

Lo dispuesto en el párrafo anterior no modifica la obligación que tienen los conductores de unidades del transporte colectivo de adoptar todas las precauciones necesarias para evitar todo riesgo de accidente, después de haber indicado con sus pida vías su propósito de reanudar la marcha.

Cambios de dirección

Artículo 132. Normas generales. El conductor de un vehículo que pretenda girar a la derecha o a la izquierda para utilizar vía distinta por la que circula, cambiar de carril o sentido, tomar otra calzada de la misma vía, para salir de la misma o retroceder, deberá advertirlo previamente y con suficiente antelación a los conductores de los vehículos que circulan atrás del suyo y cerciorarse que la distancia y la velocidad de los vehículos que se acerquen en sentido contrario le permiten efectuar la maniobra sin peligro, absteniéndose de realizarla si no se dan estas circunstancias.

Artículo 135. Viraje o giro a la izquierda. El conductor que vaya a virar o girar a la izquierda, deberá posicionarse con la anticipación debida en el carril junto al borde izquierdo de la calzada por la que circula, si ésta es de una vía, o al carril a la derecha de la línea divisoria o del camellón, si es de dos sentidos. Después de indicar su movimiento mediante las señales correspondientes y cumpliendo con las normas de conducción, especialmente las de prioridad, entrará en la intersección, posicionándose, en la nueva vía, en el carril izquierdo pegado al borde, si ésta es de una vía, o en el carril del lado derecho de la línea divisoria o el camellón, si es de doble vía. Queda terminantemente prohibido, por hacer un viraje a la izquierda con un radio más amplio, pasar por los carriles exclusivos para el otro sentido, lo que comúnmente se conoce como cortar la esquina.

Artículo 139. Cambio de sentido (vuelta en u). El conductor del vehículo que invierta o cambie el sentido de su marcha (vuelta en “u”), elegirá con antelación un lugar adecuado y permitido por la señalización horizontal y vertical, evitando causar peligro y obstaculizar a otros usuarios. En caso contrario, se abstendrá de realizar toda maniobra de cambio, esperando el momento oportuno para hacer el cambio o vuelta en “u”.

Se prohíbe, virar o cambiar en “u” en túneles, cruces de ferrocarril, autopistas y vías rápidas, salvo en los lugares habilitados al efecto, y, en general, en todos los tramos de la vía en que esté prohibido el rebase.

CAPITULO VI

ADELANTAR O REBASAR.

Artículo 141. Norma general. En todas las vías públicas, como norma general, se podrá rebasar o adelantar el vehículo, siempre que el movimiento se efectúe por el lado izquierdo del vehículo que se pretenda rebasar o adelantar. El conductor deberá utilizar las correspondientes señales de tránsito.

Artículo 142. Excepciones por la derecha. Por excepción y siempre que exista espacio suficiente, se podrá adelantar o rebasar por la derecha en las siguientes situaciones:

- A) cuando el conductor del vehículo al que se pretende adelantar o rebasar indique claramente que va a virar o parar a la izquierda.
- B) en áreas urbanas y vías en dos carriles en un sentido, a excepción de autopistas y vías rápidas, siempre y cuando el conductor del vehículo que lo efectúe se cerciore previamente de que puede hacerlo sin peligro para los demás usuarios.
- C) cuando la densidad de tránsito en una vía sea tal que los vehículos ocupen todo el ancho de la calzada y sólo puedan circular a una velocidad que dependa del que preceda en el carril; y,
- D) en los carriles de aceleración o desaceleración.