

I. DISPOSICIÓN XERAIS

MINISTERIO DA PRESIDENCIA, RELACIÓNS COAS CORTES E MEMORIA DEMOCRÁTICA

4194 *Real decreto 159/2021, do 16 de marzo, polo que se regulan os servizos de auxilio nas vías públicas.*

A rápida e adecuada actuación dos servizos de auxilio nas vías públicas sobre os vehículos que non poden continuar circulando supón unha importante actividade de seguridade viaria. A eliminación do obstáculo na vía garante a fluidez do tráfico e unha mobilidade segura e sustentable.

Na normativa sobre tráfico e seguridade viaria obsérvase a carencia dun desenvolvemento regulatorio sobre as condicións en que realizan as súas funcións os servizos de auxilio. Por estas razóns, o Consello Superior de Tráfico, Seguridade Viaria e Mobilidade Sustentable creou no ano 2000 un grupo de traballo denominado «Guindastres de auxilio na estrada» GT-42 e deulle participación ao sector. A partir de entón, foise desenvolvendo normativa respecto diso, como a modificación do anexo II do Regulamento xeral de vehículos, aprobado polo Real decreto 2822/1998, do 23 de decembro, para recoller os requisitos que deben cumprir os vehículos destinados aos labores de rescate e transporte de vehículos avariados ou accidentados (Orde ministerial PRE/52/2010, do 21 de xaneiro).

Mentres tanto, na Unión Europea estableceuse o marco para a implantación dos sistemas de transporte intelixentes no sector do transporte por estrada e para as interfaces con outros modos de transporte coa Directiva 2010/40/UE do Parlamento Europeo e do Consello, do 7 de xullo de 2010, trasposta ao ordenamento xurídico español mediante o Real decreto 662/2012, do 13 de abril, polo que se establece o marco para a implantación dos sistemas intelixentes de transporte (SIT) no sector do transporte por estrada e para as interfaces con outros modos de transporte. Así mesmo, o Regulamento delegado (UE) 886/2013 da Comisión, do 15 de maio de 2013, que complementa a referida directiva, focalízase na información que se pode facilitar sobre o tráfico para o usuario. Establécese como acción prioritaria a recompilación de datos sobre o tráfico con carácter gratuíto. O artigo 3 do regulamento delegado cita expresamente como un dos incidentes na vía sobre os cales fornecer información, pola súa repercusión na seguridade viaria, a presenza de obstáculos nela, dentro dos que sen dúbida están incluídos os vehículos inmovilizados na vía.

É polo tanto esencial, co fin de cumprir co mandado previsto na lexislación europea, proporcionar de forma fiable información sobre as operacións de auxilio e, de xeito particular, tanto a localización do vehículo inmovilizado como das sucesivas fases da operación de auxilio, principalmente aquela que ten lugar cando se procede ao rescate do vehículo, para garantir a seguridade de todos os usuarios das vías.

No ano 2014, o grupo de traballo do Consello Superior de Tráfico, Seguridade Viaria e Mobilidade Sustentable elaborou un protocolo que serviu de base e guía para mellorar as condicións de seguridade en que levan a cabo as operacións de auxilio, publicado en xullo de 2015. Ademais, ese mesmo ano publicouse a hoxe derogada Lei 6/2014, do 7 de abril, pola que se modificou o texto articulado da Lei sobre tráfico, circulación de vehículos de motor e seguridade viaria, para incluír un terceiro punto no artigo 51, onde se determinaba a previsión de desenvolvemento regulamentario das condicións en que realizarán as súas funcións os servizos de auxilio nas vías públicas que acudan ao lugar dun accidente ou avaría.

Na actualidade, no Rexistro de Vehículos constan máis de 3.000 titulares con 11.000 vehículos destinados ás operacións de auxilio. A actividade de auxilio nas vías públicas supón numerosas actuacións diarias perigosas para os implicados na operación e para o

resto dos usuarios da vía. Os datos estatísticos do Observatorio Nacional de Seguridade Viaria sobre sinistralidade en relación cos usuarios e/ou operarios que realizan a actividade de auxilio, con motivo dunha inmovilización previa do vehículo por accidente ou avaría, nos anos 2015 e 2016, son os seguintes: 50 falecidos, 113 feridos hospitalizados e 769 feridos non hospitalizados.

O presente real decreto dítase, por tanto, para establecer as condicións en que deben realizar as súas funcións os servizos de auxilio nas vías públicas que acudan ao lugar dun accidente ou avaría segundo a previsión legal disposta no artigo 51.3 do texto refundido da Lei sobre tráfico, circulación de vehículos de motor e seguridade viaria, aprobado polo Real decreto lexislativo 6/2015, do 30 de outubro, e ao abeiro do establecido no artigo 149.1.21.^a da Constitución, que lle atribúe ao Estado a competencia exclusiva en materia de tráfico e circulación de vehículos de motor.

O real decreto consta de once artigos, tres disposicións adicionais, dúas disposicións transitorias, unha disposición derogatoria e sete disposicións derradeiras.

No seus primeiros tres artigos, este real decreto establece o obxecto, as definicións necesarias para a interpretación correcta do texto e o seu ámbito de aplicación.

A continuación, establece as características xerais que deben respectarse mentres se leven a cabo as tarefas propias das operacións de auxilio nas vías públicas, coas condicións de circulación dos vehículos e o seu equipamento e sinalización. Para conseguir unha maior alerta e diferenciación destes vehículos co obxecto de que a súa operativa sexa o máis rápida e executiva posible, establécese unha sinalización luminosa mellorada e unha sinalización acústica, todo iso coa pretensión de mellorar a mobilidade de todos os usuarios das vías reducindo os tempos de espera e atraso debido ás posibles conxestións que poida producir un vehículo inmovilizado, e sempre baixo o criterio de que unha operación rápida incrementa as condicións de seguridade do fluxo circulatorio e por iso mellora de forma notable a seguridade viaria.

Indícanse tamén os requisitos e as condicións que deberán cumprir os operarios de auxilio nas vías públicas, profesionais encargados de realizar as tarefas destas operacións e os requisitos mínimos de seguridade que se deberán respectar durante elas.

Así mesmo, introdúcese a novidade da obriga de comunicar a inmovilización ou o accidente dun vehículo por medios telemáticos.

A retirada e o depósito dos vehículos é obxecto de regulación no artigo 9 do real decreto, no cal se establecen os criterios baixo os cales se debe levar, ao abeiro dos previstos no texto refundido da Lei sobre tráfico, circulación de vehículos de motor e seguridade viaria, a retirada daqueles vehículos inmovilizados que supoñan un risco para o tráfico, sempre baixo as consideracións establecidas legalmente.

Finalmente, créase o Rexistro Estatal de Auxilio nas Vías Públicas co fin de achegar unha maior certeza e seguridade á hora de realizar as operacións propias do auxilio nas vías públicas.

Con independencia da regulación das condicións en que realizarán as súas funcións os servizos de auxilio nas vías públicas, mediante este real decreto complétase a incorporación ao dereito interno da Directiva (UE) 2015/719 do Parlamento Europeo e do Consello, do 29 de abril de 2015, que modifica a Directiva 96/53/CE do Consello pola que se establecen, para determinados vehículos de estrada que circulan na Comunidade, as dimensións máximas autorizadas no tráfico nacional e internacional e os pesos máximos autorizados no tráfico internacional.

Aínda que esta directiva se traspuxo a través da Orde PRA/499/2017, do 1 de xuño, pola que se modifica o anexo IX do Regulamento xeral de vehículos, aprobado polo Real decreto 2822/1998, do 23 de decembro, por erro deixouse á marxe a materia relativa ás masas máximas autorizadas dos vehículos articulados de 5 ou máis eixes que levan, en operacións de transporte intermodal, un ou varios contedores ou caixas móbiles dunha lonxitude de 45 pés. A través da disposición derradeira segunda do presente real decreto modifícase o citado anexo IX para incorporar á nosa normativa esta previsión da Directiva (UE) 2015/719.

Este real decreto recolle a observación dos principios de boa regulación establecidos no artigo 129 da Lei 39/2015, do 1 de outubro, do procedemento administrativo común das administracións públicas. Respecto aos principios de necesidade e eficacia, a presente norma considérase como o camiño máis adecuado para a consecución dun maior grao de seguridade viaria nas vías públicas urbanas e interurbanas, tendo en conta que o seu fin último é reducir as situacións de risco que se dan cada día nelas e que afectan tanto os usuarios de vehículos inmovilizados na vía (por accidente ou avaría) como as condicións en que se realizan as operacións de auxilio de tales vehículos.

En relación co principio de proporcionalidade, os preceptos deste real decreto regulan unicamente os aspectos clave xerais para asegurar unha realización correcta e segura das operacións de auxilio nas vías públicas.

En relación co principio de seguridade xurídica, a iniciativa normativa é coherente co resto do ordenamento xurídico e cumpre coa previsión de regulación contida no artigo 51.3 da Lei sobre tráfico, circulación de vehículos de motor e seguridade viaria, onde se indica que se procederá a un desenvolvemento regulamentario das condicións en que realizarán as súas funcións os servizos de auxilio nas vías públicas.

Tamén se cumpre o principio de transparencia, por ter coñecemento todo o sector afectado da modificación regulamentaria e, así mesmo, o principio de eficiencia, ao se estableceren unhas cargas administrativas necesarias e proporcionais aos fins perseguidos coa regulación.

En última instancia, e en relación co principio de eficiencia, debe considerarse tamén cumprido, por canto que aínda que o presente real decreto introduce cargas administrativas para os servizos que se dediquen á actividade de auxilio nas vías públicas, estas son, en todo caso, necesarias e racionais aos fins perseguidos.

Por outra banda, a presente norma sometouse aos trámites de consulta pública previa e de audiencia e información pública previstos no artigo 133 da Lei 39/2015, do 1 de outubro, do procedemento administrativo común das administracións públicas, en relación co artigo 26.2 e 6 da Lei 50/1997, do 27 de novembro, do Goberno. Así mesmo, foi sometido ao informe do Consello Superior de Tráfico, Seguridade Viaria e Mobilidade Sustentable, de acordo co establecido no artigo 8.5.d) do texto refundido da Lei sobre tráfico, circulación de vehículos de motor e seguridade viaria, aprobado polo Real decreto legislativo 6/2015, do 30 de outubro.

Ademais, emitiu informe a Axencia Española de Protección de Datos, de conformidade co disposto no artigo 5.b) do Estatuto da Axencia, aprobado polo Real decreto 428/1993, do 26 de marzo,

Na súa virtude, por proposta do ministro do Interior, da ministra de Defensa, do ministro de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana e da ministra de Industria, Comercio e Turismo, de acordo co Consello de Estado e logo de deliberación do Consello de Ministros na súa reunión do día 16 de marzo de 2021,

DISPOÑO:

Artigo 1. *Obxecto.*

O presente real decreto ten por obxecto regular as condicións de seguridade para a realización da actividade de auxilio nas vías públicas.

Artigo 2. *Definicións.*

Unicamente para os efectos do presente real decreto, entenderase por:

a) «Servizo de auxilio nas vías públicas»: o conxunto de operacións e actuacións necesarias para realizar o auxilio e rescate dun vehículo que, como consecuencia de avaría ou accidente, deixou de ter capacidade para seguir circulando por si mesmo en circunstancias ordinarias.

b) «Operador de auxilio nas vías públicas»: persoa física ou xurídica cuxa actividade consiste na realización do servizo de auxilio nas vías públicas, consignada como tal no Rexistro de Vehículos e inscrita no Rexistro Estatal de Auxilio nas Vías Públicas, e que conta cos elementos persoais e materiais apropiados, en especial, vehículos de auxilio nas vías públicas, sen prexuízo do cumprimento das condicións establecidas pola normativa sectorial de transporte terrestre.

c) «Operario de auxilio nas vías públicas»: operario encargado das tarefas de asistencia, recollida e retirada de vehículos inmovilizados nas vías.

d) «Vehículo de auxilio nas vías públicas»: conforme a definición establecida no punto 05 da letra D do anexo II do Regulamento xeral de vehículos, aprobado polo Real decreto 2822/1998, do 23 de decembro.

e) «Operación de auxilio nas vías públicas»: a acción concreta que desenvolve un vehículo de auxilio nas vías públicas e o seu operario co obxecto de proceder ao auxilio e rescate dun vehículo inmovilizado na vía.

f) «Posición operativa»: a localización onde un vehículo e o operario de auxilio se encontran nas vías públicas.

g) «Zona de recollida»: a localización onde se atopa o vehículo que debe ser obxecto de auxilio.

h) «Destino final»: a localización onde un vehículo e o seu operario de auxilio nas vías públicas depositarán un vehículo obxecto de auxilio, para a súa posterior reparación ou continuación doutros labores.

i) «Terceiro»: empresa responsable de comunicarlle o xeoposicionamento dinámico do vehículo e os estados durante a operación de auxilio á autoridade competente en materia de regulación, ordenación, xestión, vixilancia e disciplina do tráfico, para a súa publicación no punto de acceso nacional en materia de tráfico e mobilidade.

Artigo 3. *Ámbito de aplicación.*

1. O disposto neste real decreto será de aplicación aos servizos de auxilio nas vías públicas que se realicen en todo o territorio nacional e, en particular, aos operadores de auxilio nas vías públicas, aos vehículos clasificados como vehículo de auxilio nas vías públicas segundo o expresado no Regulamento xeral de vehículos, aprobado polo Real decreto 2822/1998, do 23 de decembro, así como aos operarios que leven a cabo tales tarefas e, no que sexa de aplicación, a todos os usuarios das vías.

2. Quedan exceptuados do ámbito de aplicación deste real decreto os servizos de conservación e explotación dos titulares das estradas, así como os das sociedades concesionarias de autoestradas de peaxe, cando ocasionalmente leven a cabo actividades de asistencia ou auxilio dun vehículo na vía pública. Non obstante o anterior, e exclusivamente no desenvolvemento das ditas actividades, poderán circular de conformidade co disposto nas alíneas a) e b) do artigo 6 deste real decreto.

3. As forzas e corpos de seguridade, as Forzas Armadas ou os servizos de emerxencias que dispoñan de medios propios para realizar estes servizos de auxilio quedan excluídos do ámbito de aplicación do disposto neste real decreto.

Artigo 4. *Operación de auxilio.*

1. A operación de auxilio comprenderá o tempo e as distancias necesarias entre a posición operativa, a zona de recollida e o destino final definidos no artigo 2 do presente real decreto. A operación de auxilio comezará no punto onde o vehículo de auxilio se encontre en posición operativa.

2. O terceiro ou o operador de auxilio nas vías públicas deberá comunicarlle, por medios telemáticos, á autoridade competente en materia de regulación, ordenación, xestión, vixilancia e disciplina do tráfico o xeoposicionamento dinámico do vehículo e os estados durante a operación de auxilio para a súa publicación no punto de acceso nacional en materia de tráfico e mobilidade.

3. As operacións de auxilio levaranse a cabo seguindo o disposto neste real decreto, así como na normativa en materia de tráfico, circulación de vehículos de motor e seguridade viaria, e de prevención de riscos laborais, que sexa de aplicación.

4. Como norma xeral, e sen prexuízo do cumprimento das condicións técnicas establecidas na normativa sectorial sobre talleres de reparación de vehículos automóbiles, non se realizará ningunha operación que teña por obxecto a reparación do vehículo na propia vía, salvo:

- a) Que tal actuación requira menos tempo que a retirada do vehículo da vía.
- b) Que sexa imprescindible para efectuar a retirada do vehículo inmovilizado.

Deberanse cumprir en ambos os casos as normas de comportamento establecidas no número 2, ademais de adoptar as medidas necesarias para a realización da operación coas máximas garantías de seguridade e visibilidade.

5. Queda prohibido realizar operacións de auxilio de calquera tipo que supoñan realizar actos no lado inmediatamente contiguo ao fluxo de tráfico. Se necesariamente se ten que actuar nese lado, comunicaráse á autoridade encargada da regulación, ordenación e xestión do tráfico, quen determinará a correspondente medida de regulación do fluxo circulatorio que permita actuar con total seguridade.

6. Queda prohibida toda actividade de reparación de vehículos que se encontren nas vías públicas e que non poida ser considerada como unha operación de servizo de auxilio na vía pública, tal e como se define no artigo 2.

Artigo 5. *Vehículos de auxilio.*

1. Os vehículos de auxilio nas vías públicas que desenvolvan unha operación de auxilio deberán cumprir todos os requisitos exixidos na lexislación sectorial que lles sexa de aplicación, en especial o disposto no Regulamento xeral de vehículos.

2. O operador de auxilio deberá asegurar que, en todo momento, o vehículo de auxilio conta con todos os elementos establecidos neste real decreto e na demais normativa de aplicación.

3. Todos os vehículos irán provistos dos seguintes sinais conforme o disposto no anexo XI do Regulamento xeral de vehículos:

- a) V-2.
- b) V-23.
- c) V-24.

Artigo 6. *Condicións de circulación.*

Os vehículos de auxilio nas vías públicas que desenvolvan unha operación de auxilio, e así llo comunicasen á autoridade competente en materia de regulación, ordenación e xestión do tráfico, poderán efectuar a súa circulación de acordo coas seguintes condicións:

a) Terán preferencia de paso sobre os demais vehículos e outros usuarios da vía cando se achen en servizo de auxilio.

b) Poderán parar e estacionar na vía pública o vehículo de auxilio para realizar a correspondente operación. A paraxe e o estacionamento efectuaranse de tal modo que garantan a seguridade viaria e a fluidez do tráfico.

c) Cando o vehículo estea en misión de acceso ou chegada ao escenario fará uso do sinal luminoso e, de ser o caso, do acústico. Cando estea realizando as tarefas de auxilio, unicamente fará uso do sinal luminoso. En todo caso, e cando as tarefas de auxilio se desenvolvan nas vías urbanas, o uso do sinal acústico terá carácter excepcional e reservarse para os supostos en que as circunstancias do tráfico así o exixan.

Artigo 7. *Operarios de auxilio nas vías públicas.*

1. Os operarios de auxilio nas vías públicas contarán cos coñecementos exixidos para a realización das actividades que lles sexan conferidas, segundo o disposto na normativa sectorial vixente. En particular, deberán observar o prescrito na lexislación de prevención de riscos laborais que lles sexa de aplicación.

2. Os operarios de auxilio, no desenvolvemento da operación, farán uso dos equipamentos de protección individual segundo o establecido na normativa sectorial de aplicación, sen prexuízo do disposto na normativa sobre disposicións mínimas de seguridade e saúde relativas á utilización por parte dos traballadores de equipamentos de protección individual.

3. Calquera medida preventiva destinada a protexer a seguridade e saúde dos operarios de auxilio nas vías públicas virá determinada pola correspondente avaliación de riscos laborais, conforme a normativa en materia de prevención de riscos laborais e nas súas normas de desenvolvemento.

Artigo 8. *Actuacións de auxilio.*

1. As actuacións de auxilio seguirán as instrucións que a autoridade encargada da regulación, ordenación e xestión do tráfico poida ditar.

2. As operacións de auxilio realizaranse da forma máis segura posible para todos os usuarios da vía. Os operarios de auxilio deberán desistir de realizar calquera actividade ata que as condicións non sexan totalmente seguras.

3. A inmovilización do vehículo comunicáraselle ao terceiro ou ao operador de auxilio, quen pola súa vez lle remitirá a dita comunicación, por medios telemáticos, á autoridade encargada da regulación, ordenación e xestión do tráfico para a súa publicación no punto de acceso nacional en materia de tráfico e mobilidade.

4. A retirada das vías e, de ser o caso, o traslado dun vehículo accidentado ou avariado só se deberá realizar por outro especificamente destinado ao fin do servizo de auxilio na vía pública e inscrito no Rexistro Estatal de Auxilio nas Vías Públicas (REAV) do organismo autónomo Xefatura Central de Tráfico, salvo cando por causas excepcionais, en función da masa ou das dimensións do vehículo, sexa preciso utilizar outro tipo de vehículo.

Artigo 9. *Condicións da retirada e depósito de vehículos.*

1. Os operadores e operarios de auxilio nas vías públicas deberán seguir en todo momento as instrucións que poida ditar a autoridade encargada da regulación, ordenación e xestión do tráfico en relación cos vehículos inmovilizados que deben ser retirados da vía polos motivos expresados no texto refundido da Lei sobre tráfico, circulación de vehículos de motor e seguridade viaria.

2. Os condutores e usuarios dos vehículos obxecto de retirada deberán colaborar en todo momento con todos os axentes intervinientes, así como seguir as súas instrucións.

Artigo 10. *Creación do Rexistro Estatal de Auxilio nas Vías Públicas.*

Créase o Rexistro Estatal de Auxilio nas Vías Públicas (REAV) do organismo autónomo Xefatura Central de Tráfico.

Artigo 11. *Obxecto e finalidade do Rexistro Estatal de Auxilio nas Vías Públicas.*

1. O Rexistro Estatal de Auxilio nas Vías Públicas recollerá os datos sobre os operadores de auxilio nas vías públicas, persoas físicas e/ou xurídicas, así como os vehículos asociados a cada un deles.

2. Os datos serán incorporados ao rexistro de forma automática no momento de realizar a primeira matriculación e inscrición do vehículo de auxilio no Rexistro de Vehículos

do organismo autónomo Xefatura Central de Tráfico, e será condición necesaria para iso que conte coa clasificación «05. Auxilio na estrada».

3. De igual forma, calquera vehículo poderá inscribirse no REAV con motivo do seu cambio de clasificación do servizo a que se destina.

4. O organismo autónomo Xefatura Central de Tráfico, responsable do rexistro, adoptará as medidas de xestión e organización necesarias para asegurar, en todo caso, a confidencialidade, a seguridade e a integridade dos datos de carácter persoal existentes no rexistro e o uso destes para as finalidades para as cales foron recollidos, así como as conducentes a facer efectivas as garantías, obrigas e dereitos recoñecidos na normativa sobre protección de datos de carácter persoal.

5. Os datos que constarán no rexistro serán os seguintes:

a) Operador de auxilio: persoa física ou xurídica que desempeñará a actividade do auxilio nas vías públicas.

b) Número de documento de identificación do operador: DNI ou NIF.

c) Domicilio social do operador de auxilio.

d) Número de rexistro: número asignado polo organismo autónomo Xefatura Central de Tráfico a cada operador. Componse dun número único e correlativo para todo o territorio nacional, precedido das siglas REAV, e o código provincial que lle corresponda por razón do seu domicilio (REAV-PROV/001).

e) Vehículos adscritos ao servizo de auxilio nas vías públicas.

f) Autorización de transportes do operador.

Disposición adicional primeira. *Tratamentos de datos de carácter persoal.*

Os tratamentos de datos de carácter persoal das persoas físicas realizaranse con estrita suxeición ao disposto no Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento Europeo e do Consello, do 27 de abril de 2016, relativo á protección das persoas físicas no que respecta ao tratamento de datos persoais e á libre circulación destes datos; na Lei orgánica 3/2018, do 5 de decembro, de protección de datos persoais e garantía dos dereitos dixitais, e no resto da normativa sobre protección de datos persoais.

Disposición adicional segunda. *Vehículos rexistrados no Rexistro de Vehículos.*

Todos aqueles vehículos que se encontren rexistrados coa anterior clasificación no Rexistro de Vehículos no momento da entrada en vigor deste real decreto pasarán a formar parte do Rexistro Estatal de Auxilio nas Vías Públicas de forma automática.

Disposición adicional terceira. *Non incremento do gasto público en materia de persoal.*

A aplicación deste real decreto farase sen incremento ningún nos gastos en materia de persoal.

Disposición transitoria primeira. *Uso do sinal V-16 «Presinalización de perigo», conforme o modelo previsto no anexo XI do Regulamento xeral de vehículos, antes da entrada en vigor deste real decreto.*

Ata o 1 de xaneiro de 2026 poderanse seguir utilizando como sinal V-16, nos supostos previstos no Regulamento xeral de circulación, os dispositivos de presinalización de perigo coas dimensións, cor, modo de colocación e características técnicas recollidas no anexo XI do Regulamento xeral de vehículos antes da entrada en vigor deste real decreto.

Adicionalmente, tamén se poderán seguir utilizando como sinal V-16, ata o 1 de xaneiro de 2026, os sinais V-16 luminosos fabricados con anterioridade á aprobación deste real decreto e que, en todo caso, cumpran con todas as características técnicas enumeradas no número cinco da disposición derradeira segunda, excepto os puntos 4, 5 e 6 relativos á capacidade de comunicar ao punto de acceso nacional a activación, desactivación e localización do accidentado.

Disposición transitoria segunda. *Uso do sinal V-24 «Guindastre de servizo de auxilio nas vías públicas», conforme o modelo previsto no anexo XI do Regulamento xeral de vehículos antes da entrada en vigor deste real decreto.*

Poderase seguir utilizando como sinal V-24 «Guindastre de servizo de auxilio nas vías públicas», conforme as dimensións, cor, contido e características técnicas recollidas no anexo XI do Regulamento xeral de vehículos antes da entrada en vigor deste real decreto, durante o prazo dun ano desde esa data.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Quedan derogadas cantas disposicións de igual ou inferior rango se opoñan ao disposto no presente real decreto.

Disposición derradeira primeira. *Modificación do Regulamento xeral de circulación, aprobado polo Real decreto 1428/2003, do 21 de novembro.*

Un. A alínea f) do número 1 do artigo 46 queda redactada da seguinte forma:

«f) Fóra de poboación ao achegarse a vehículos inmobilizados na calzada, a vehículos de auxilio que presten servizo e a ciclos que circulan por ela ou pola súa beiravía.»

Dous. O primeiro parágrafo do número 4 do artigo 85 queda redactado da seguinte forma:

«4. Cando sexan adiantados fóra de poboación peóns, animais, vehículos de dúas rodas ou de tracción animal, vehículos inmobilizados na vía ou os vehículos de auxilio cando estean realizando operacións de auxilio e rescate, deberase realizar a manobra ocupando parte ou a totalidade do carril contiguo da calzada, sempre e cando existan as condicións precisas para realizar o adiantamento nas condicións previstas neste regulamento; en todo caso, a separación lateral non será inferior a 1,50 metros. Queda expresamente prohibido adiantar poñendo en perigo ou entorpecendo os ciclistas que circulen no sentido contrario.»

Tres. A alínea c) do número 3 do artigo 97 queda redactada da seguinte forma:

«c) Colocar e activar o dispositivo luminoso de presinalización de perigo»

Catro. O artigo 113 queda redactado da seguinte forma:

«De conformidade co disposto no artigo 71, os condutores de vehículos destinados a obras ou servizos e os de tractores e maquinaria agrícola e demais vehículos, transportes especiais ou vehículos destinados ao servizo de auxilio nas vías públicas advertirán a súa presenza mediante a utilización do sinal luminoso V-2 a que se refire o artigo 173, ou mediante a utilización da iluminación que se determine nas normas reguladoras dos vehículos.»

Cinco. O artigo 130 queda redactado da seguinte forma:

«1. Se por causa de accidente ou avaría o vehículo ou a súa carga obstaculizasen a calzada, os condutores, tras sinalizar convenientemente o vehículo ou o obstáculo creado, adoptarán as medidas necesarias para que sexa retirado no menor tempo posible, deberán sacalo da calzada e situalo cumprindo as normas de estacionamento sempre que sexa factible (artigo 51.2 do texto refundido).

2. Os vehículos que, sufrindo un accidente ou avaría, poidan continuar a súa marcha farano de forma inmediata, asegurándose de circular con seguridade. De precisaren dun servizo de auxilio, deberán abandonar canto antes os carrís de circulación e dirixirse cara á primeira saída dispoñible utilizando para iso a beiravía

dereita. Se iso non for posible, deberán deterse na beiravía dereita da vía ou no lugar onde causen menor obstáculo á circulación.

3. No caso de accidente ou avaría, como norma xeral, se o vehículo está inmovilizado sen posibilidade de reemprender a marcha, os ocupantes deberán abandonar o vehículo, sempre que exista un lugar seguro fóra da plataforma de circulación e, en todo caso, deberán saír do vehículo polo lado contrario ao fluxo de tráfico sen transitar ou permanecer nos carrís e nas beiravías que conforman a dita plataforma. Se as condicións de circulación non lles permitisen aos ocupantes abandonar o vehículo con seguridade, permanecerán no habitáculo co cinto abrochado.

4. Nos supostos a que se refiren os números anteriores, sen prexuízo de acender a luz de emerxencia se o vehículo a leva e, cando cumpra, as luces de posición e de gálibo, en canto se deixa expedita a vía, todo condutor deberá empregar o dispositivo de presinalización de perigo regulamentario para advertir a dita circunstancia.

5. Prohíbeselles aos usuarios das vías cuxo vehículo sufrise un accidente cubrir o parte de accidente na plataforma de circulación. Este proceso levarase a cabo nun lugar seguro fóra da vía.»

Disposición derradeira segunda. *Modificación do Regulamento xeral de vehículos, aprobado polo Real decreto 2822/1998, do 23 de decembro.*

Un. Suprímense os números 3 e 4 do artigo 9. O número 5 pasa a denominarse 3.

Dous. O punto 05 da letra D do anexo II, «Definicións e categorías dos vehículos», queda redactado da seguinte forma:

«05. Vehículo de auxilio nas vías públicas: vehículo destinado primordialmente ao rescate e transporte de vehículos accidentados ou avariados. Só terán esta consideración aqueles vehículos cuxa capacidade permita que simultaneamente se poidan transportar ata un máximo de dous vehículos na plataforma, e outro mediante un dispositivo de arrastre, e contén cos correspondentes utensilios. Quedan fóra desta definición os vehículos dedicados aos labores de conservación e mantemento da vía, así como os vehículos pertencentes ás forzas e corpos de seguridade do Estado, de emerxencia e das Forzas Armadas.»

Tres. Os parágrafos terceiro e cuarto da epígrafe dedicada aos vehículos articulados de 5 ou máis eixes da táboa 2, «Masas máximas autorizadas», do anexo IX.2, «Masas e dimensións», quedan redactados da seguinte forma:

«Vehículo de motor con 3 eixes, con semirremolque de 2 ou 3 eixes, que leva, en operacións de transporte intermodal, un ou varios contedores ou caixas móbiles, de ata unha lonxitude máxima total de 45 pés. 44 toneladas.»

«Vehículo de motor con 2 eixes, con semirremolque de 3 eixes, que leva, en operacións de transporte intermodal, un ou varios contedores ou caixas móbiles, de ata unha lonxitude máxima total de 45 pés. 42 toneladas.»

Catro. Engádesse un número 6 ao sinal V-2, Vehículo-obstáculo na vía, do anexo XI, «Sinais nos vehículos», co seguinte contido:

«6. Os vehículos de auxilio nas vías públicas estarán dotados de distintivos retrorreflectores como os definidos anteriormente, nun terzo da superficie dispoñible frontal, lateral e traseira do vehículo de auxilio, segundo a súa configuración.»

Cinco. O sinal V-16, Dispositivo de presinalización de perigo, do anexo XI, «Sinais nos vehículos», queda redactado da seguinte forma:

«1. Indica que o vehículo quedou inmovilizado na calzada ou que a súa carga está caída sobre ela.

2. Este dispositivo de cor amarela auto colocarse na parte máis alta posible do vehículo inmovilizado garantindo a súa máxima visibilidade.

3. Terá as seguintes características:

a) Irradiación: o sistema óptico estará deseñado de forma que a luz cubra un campo de visibilidade horizontal de 360 graos e en vertical un mínimo de ± 8 graos cara arriba e cara abaixo,

b) Intensidade luminosa: a intensidade debe ser no grao 0, entre 40 e 80 candelas efectivas, e nos graos ± 8 , dun mínimo de 25 candelas. En ambos os casos, a dita intensidade manterase durante polo menos 30 minutos.

c) Grao de protección IP: polo menos será IP54.

d) Estabilidade: o equipamento estará deseñado para quedar estable sobre unha superficie plana, sen desprazarse fronte a unha corrente de aire que exerza unha presión dinámica de 180 Pa, na dirección máis desfavorable para a súa estabilidade.

e) Frecuencia de escintileo: entre 0,8 e 2 Hz.

f) Garantirse o funcionamento da luz a temperaturas de $-10\text{ }^{\circ}\text{C}$ e $50\text{ }^{\circ}\text{C}$.

g) Realización dos ensaios: a comprobación do cumprimento das características definidas nas alíneas a) ata f) anteriores realizarase nun laboratorio acreditado de acordo coa norma UNE EN-ISO 17025 a Entidade Nacional de Acreditación (ou calquera outro organismo nacional de acreditación designado por outro Estado membro de acordo co Regulamento CE n.º 765/2008 e nas condicións establecidas no artigo 11 do dito regulamento) para o Regulamento CEPE/ONU 65. O laboratorio, se os ensaios son satisfactorios, emitirá un certificado en tal sentido, con indicación das marcas que a identifiquen na tulipa do dispositivo.

A alimentación do dispositivo será autónoma a través dunha pila ou batería que deberá garantir o seu uso ao cabo de 18 meses. Considerarase que os dispositivos que utilicen unha batería recargable e sempre que a súa carga se poida realizar no propio vehículo cumpren con este requisito.

4. Este dispositivo comunicará, en todo caso, a súa activación, desactivación e xeoposicionamento ao punto de acceso nacional en materia de tráfico e mobilidade. A información sobre a localización do vehículo accidentado enviarase cada 100 segundos e deixará de enviarse unha vez que se remitise a información de desactivación.

5. O custo das comunicacións estará incluído no prezo de venda ao público e estas garantiranse durante polo menos 12 anos.

6. O dispositivo incluirá no interior da súa carcasa todos os elementos necesarios para a súa operación, incluídos os de comunicacións, sen depender en ningún caso de elementos externos como aplicacións de teléfonos móbiles ou outros similares.

7. A listaxe das marcas e dos modelos de dispositivos V-16 que cumpran con todo o establecido neste punto e, por tanto, sexan válidos para sinalizar un accidente será publicada no enderezo <http://www.dgt.es/v16>.»

Seis. O sinal V-24 do anexo XI, «Sinais nos vehículos», pasa a denominarse «Vehículo de servizo de auxilio nas vías públicas» e o seu contido queda redactado nos seguintes termos:

«1. O sinal V-24 estará constituído polos seguintes elementos:

a) Unha placa no vehículo de auxilio situada na súa parte frontal ou posterior, segundo a configuración do vehículo. Será de material plástico ou metálico de alta resistencia segundo o deseño e as características que se indican a continuación:

Placa de vehículo de servizo de auxilio nas vías públicas

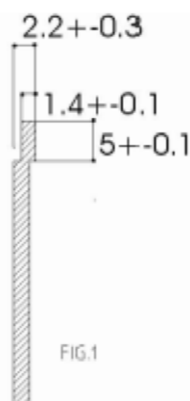


LÁMINA REFLECTORA	Cor branca Nivel II
MATERIAL DO SUBSTRATO	Placa soporte: ferro de aluminio de 1,4 mm Aliaxe 1200 H14 e/ou H24 Autorízase calquera outro material que presente características mecánicas ou físicas equivalentes, tendo en conta a súa estabilidade temporal.
CARACTERES E TINTAS	Tipo de tinta: negro mate e azul mate.
BORDÓN	Exteriormente á superficie reflectora e en todo o seu contorno, as placas levarán un rebordo (bordón) segundo a figura 1.

b) Opcionalmente, un sinal acústico a través dun aparello emisor de sinais acústicos especiais. O son e ton do sinal acústico será por defecto tritonal descontinuo tipo bip-bip-bip.

Os aparellos emisores de sinais acústicos deberán cumprir o disposto no Real decreto 1367/2007, do 19 de outubro, polo que se desenvolve a Lei 37/2003, do 17 de novembro, do ruído, no referente á zonificación acústica, aos obxectivos de calidade e ás emisións acústicas.»

Sete. Engádesse o sinal V-27, «Triángulo virtual», ao anexo XI, «Sinais nos vehículos», co seguinte contido:



1. O sinal activarase no sistema de a bordo do vehículo para advertir a presenza dun perigo próximo, cando este feito fose informado por un terceiro á plataforma de vehículo conectado da Dirección Xeral de Tráfico.

2. Este sinal, de carácter voluntario, só se visualizará naqueles vehículos que estean conectados por medios telemáticos, de forma directa ou a través dun provedor de servizos, co Punto de Acceso Nacional de Información de Tráfico e Mobilidade.

3. As circunstancias sinalizadas, os atributos, os seus valores e a forma de interconexión co punto de acceso nacional definiranse mediante resolución do director xeral de Tráfico.

Oito. A alínea a) do número 1 do anexo XII «Accesorios, recambios e ferramentas dos vehículos» queda redactada da seguinte forma:

«a) O dispositivo luminoso de presinalización de perigo V-16.»

Disposición derradeira terceira. *Protocolo e formato de conexión co Punto de Acceso Nacional de Tráfico e Mobilidade.*

No prazo máximo dun ano desde a entrada en vigor do presente real decreto, o titular da Dirección Xeral de Tráfico aprobará, por medio dunha resolución, o protocolo e o formato de envío dos datos requiridos por parte dos servizos de auxilio na estrada e do sinal V-16 para os efectos da súa publicación no punto de acceso nacional en materia de tráfico e mobilidade.

Disposición derradeira cuarta. *Habilitación competencial.*

O presente real decreto dítase ao abeiro do establecido no artigo 149.1.21.^a da Constitución, que lle atribúe ao Estado a competencia exclusiva en materia de tráfico e circulación de vehículos de motor.

Disposición derradeira quinta. *Desenvolvemento normativo.*

Facúltase o ministro do Interior para ditar, por si ou conxuntamente cos titulares dos restantes departamentos ministeriais afectados por razón da materia, as disposicións oportunas para a aplicación e o desenvolvemento do establecido neste real decreto.

Disposición derradeira sexta. *Incorporación de dereito da Unión Europea.*

Mediante o número tres da disposición derradeira segunda deste real decreto, polo que se modifica o anexo IX do Regulamento xeral de vehículos, aprobado polo Real decreto 2822/1998, do 23 de decembro, incorpóranse ao noso ordenamento xurídico as alíneas c) e d) do artigo 1.9) da Directiva (UE) 2015/719 do Parlamento Europeo e do Consello, do 29 de abril de 2015, que modifica a Directiva 96/53/CE do Consello pola que se establecen, para determinados vehículos de estrada que circulan na Comunidade, as dimensións máximas autorizadas no tráfico nacional e internacional e os pesos máximos autorizados no tráfico internacional.

Disposición derradeira sétima. *Entrada en vigor.*

O presente real decreto entrará en vigor o 1 de xullo de 2021, excepto o establecido no número tres da disposición derradeira segunda, pola que se completa a incorporación ao dereito interno da Directiva (UE) 2015/719, que entrará en vigor o día seguinte ao da súa publicación no «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid o 16 de marzo de 2021.

FELIPE R.

A vicepresidenta primeira do Goberno e ministra da Presidencia,
Relacións coas Cortes e Memoria Democrática,
CARMEN CALVO POYATO