



## **PROYECTO DE REAL DECRETO (XXX/XXXX, DE XX DE XXXXXXXXX,) POR EL QUE SE REGULAN LAS CONDICIONES EN LAS QUE REALIZARÁN SUS FUNCIONES LOS SERVICIOS DE AUXILIO EN VÍAS PÚBLICAS**

La rápida y adecuada actuación de los servicios de auxilio en vías públicas sobre los vehículos que no pueden continuar circulando, supone una importante actividad de seguridad vial. La eliminación del obstáculo en la vía, se garantiza la fluidez del tráfico y una movilidad segura y sostenible.

En la normativa sobre tráfico y seguridad vial se observa la carencia de un desarrollo regulatorio sobre las condiciones en que realizan sus funciones los servicios de auxilio. Por estas razones, el Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible en el año 2000 creó un grupo de trabajo denominado: “Grúas de Auxilio en Carretera” GT-42 dando participación al sector. A partir de entonces, se han ido desarrollando normativa al respecto, como la modificación del Anexo II del Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, para recoger requisitos que deben cumplir los vehículos destinados a las labores de rescate y transporte de vehículos averiados o accidentados (Orden Ministerial PRE/52/2010 de 21 de enero).

Mientras tanto, en la Unión Europea se estableció el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte con la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2010. El Reglamento Delegado (UE) 886/2013 de la Comisión de 15 de mayo de 2013, que complementa dicha Directiva, se focaliza en la información que se puede facilitar sobre el tráfico para el usuario. Se establece como acción prioritaria: la recopilación de datos sobre el tráfico con carácter gratuito. En el artículo 3 del Reglamento delegado cita expresamente como uno de los incidentes en la vía sobre los que suministrar información, por su repercusión en la seguridad vial, la presencia de obstáculos en la vía, dentro de los que sin duda están incluidos los vehículos inmovilizados en la vía.

Es por tanto esencial, a fin de cumplir con el mandato previsto en la legislación europea, el suministrar de forma fiable información acerca de las operaciones de auxilio, y de modo particular, tanto la localización del vehículo inmovilizado como de las sucesivas fases de la operación de auxilio, principalmente aquella que tiene lugar cuando se procede al rescate del vehículo, para garantizar la seguridad de todos los usuarios de las vías.

En el año 2014 el grupo de trabajo del Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible elaboró un Protocolo que ha servido de base y guía para mejorar las condiciones de seguridad en las que se llevan a cabo las operaciones de auxilio, publicado en julio de 2015. Además, ese mismo año se modificó la hoy derogada Ley



sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, Ley 6/2014 de 7 de abril, para incluir un tercer apartado en el artículo 51, donde se determinaba la previsión de desarrollo reglamentario de las condiciones en las que realizarán sus funciones los servicios de auxilio en vías públicas que acudan al lugar de un accidente o avería,

En la actualidad, en el Registro de Vehículos constan más de 3.000 titulares con 11.000 vehículos destinados a las operaciones de auxilio. La actividad del auxilio en vías públicas supone numerosas actuaciones diarias peligrosas para los implicados en la operación y para el resto de los usuarios de la vía. Los datos estadísticos del Observatorio Nacional de Seguridad Vial sobre siniestralidad en relación a los usuarios y/u operarios que realizan la actividad de auxilio con motivo de una inmovilización previa del vehículo, por accidente o avería; en los años 2015 y 2016 son los siguientes: 50 fallecidos, 113 heridos hospitalizados y 769 heridos no hospitalizados.

El presente real decreto se dicta, por tanto, para establecer las condiciones en las que deben realizar sus funciones los servicios de auxilio en vías públicas que acudan al lugar de un accidente o avería según previsión legal dispuesta en el artículo 51 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto legislativo 6/2015, de 30 de octubre, y al amparo de lo establecido en el artículo 149.1.21ª de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor.

El real decreto consta de trece artículos, agrupados en cinco capítulos, dos disposiciones transitorias y cinco disposiciones finales

El capítulo I, bajo el epígrafe “Disposiciones Generales”, establece el objeto, las definiciones necesarias para la correcta interpretación del texto y el ámbito de aplicación de este de real decreto.

El capítulo II, establece las características generales que deben respetarse mientras se lleven a cabo las tareas propias de las operaciones de auxilio en vías públicas, con las condiciones de circulación de los vehículos y su equipamiento y señalización. Para conseguir una mayor alerta y diferenciación de estos vehículos al objeto de que su operativa sea lo más rápida y ejecutiva posible, se establece una señalización luminosa mejorada y una señalización acústica, todo ello con la pretensión de mejorar la movilidad de todos los usuarios de la vías reduciendo los tiempos de espera y retraso debido a las posibles congestiones que pueda producir un vehículo inmovilizado y siempre bajo el criterio de que una operación rápida incrementa las condiciones de seguridad del flujo circulatorio y por ello mejora de forma notable la seguridad vial.

Se indican también los requisitos y condiciones a cumplir por los técnicos de auxilio en vías públicas, profesionales encargados de realizar las tareas de estas operaciones y los requisitos mínimos de seguridad a respetar durante las mismas.



Asimismo, se introduce la novedad de la obligación de comunicar la inmovilización o accidente de un vehículo por medios telemáticos.

El capítulo III establece los criterios bajo los que debe llevarse, al amparo de los contemplados en el texto refundido de la Ley de Tráfico y Seguridad Vial, la retirada de aquellos vehículos inmovilizados que supongan un riesgo para el tráfico, siempre bajo los considerandos establecidos legalmente.

El capítulo IV se dedica a fijar los criterios generales que rigen las infracciones al presente real decreto. En todo caso el régimen contemplado en este real decreto, cumplirá lo prescrito de forma general en el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Finalmente, el Capítulo V crea el registro estatal de auxilio en vías públicas a fin de aportar una mayor certeza y seguridad a la hora de realizar las operaciones propias del auxilio en vías públicas.

Este real decreto contempla la observación de los principios de buena regulación establecidos en el artículo 129 de la ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. Respecto a los principios de necesidad y eficacia, la presente norma se considera como el camino más adecuado para la consecución de un mayor grado de seguridad vial en las vías de nuestro Estado, toda vez que su fin último es reducir las situaciones de riesgo que se dan cada día en nuestras vías y que afectan tanto a los usuarios de vehículos inmovilizados en la vía (por accidente o avería), como a las condiciones en las que se realizan las operaciones de auxilio de tales vehículos. Este instrumento normativo, partiendo del mandato contenido en la vigente Ley, proporciona la base firme y clara para el logro de la disminución de la accidentalidad asociada a vehículos en la vía. En relación al principio de proporcionalidad, los preceptos de este real decreto regulan únicamente los aspectos clave generales que aseguran una correcta y segura realización de las operaciones de auxilio en vías públicas.

Por otra parte, la presente norma se ha sometido a los trámites de consulta pública previa y de audiencia e información pública previstos en el artículo 133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, en relación con el artículo 26.2 y 6 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno. Asimismo, se ha informado por el Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible, de acuerdo con lo establecido en el artículo 8.5.d) del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre

En su virtud, a propuesta del Ministro del Interior, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día...

DISPONGO:

## CAPÍTULO I Disposiciones generales.

### Artículo 1. Objeto

El presente real decreto tiene por objeto regular las condiciones de seguridad para la realización de la actividad de auxilio en vías públicas.

### Artículo 2. Definiciones

A efectos del presente real decreto únicamente, se entenderá por:

- 1) «servicio de auxilio en vías públicas»: el conjunto de operaciones y actuaciones necesarias para realizar el auxilio y rescate de un vehículo que, como consecuencia de avería o accidente, ha dejado de tener capacidad para seguir circulando por sí mismo en circunstancias ordinarias.
- 2) «operador de auxilio en vías públicas»: persona física o jurídica cuya actividad principal consiste en la realización del servicio de auxilio en vías públicas, calificada como tal en el correspondiente registro de la Administración e inscrita en el Registro Estatal de Auxilio en Vías públicas y que cuenta con elementos personales y materiales apropiados, en especial, vehículos de auxilio en vías públicas.
- 3) «técnico de auxilio en vías públicas»: operario encargado de las tareas de asistencia, recogida y retirada de vehículos inmovilizados en las vías.
- 4) «vehículo de auxilio en vías públicas»: vehículo destinado, primordialmente, al rescate y transporte de vehículos accidentados o averiados, definido y clasificado como tal en el Permiso de Circulación conforme a lo establecido en el Reglamento General de Vehículos.
- 5) «operación de auxilio en vías públicas»: la acción concreta que desarrolla un vehículo de auxilio en vías públicas y su operario con objeto de proceder al rescate de un vehículo inmovilizado en la vía.

- 6) «posición operativa»: la ubicación donde un vehículo y operario de auxilio se encuentran en las vías públicas.
- 7) «zona de recogida»: la ubicación donde se encuentra el vehículo averiado o accidentado que debe ser objeto de auxilio.
- 8) «destino final»: la ubicación donde un vehículo y su operario de auxilio en vías públicas depositarán un vehículo objeto de auxilio, para su posterior reparación o continuación de otras labores.

### **Artículo 3. Ámbito de aplicación**

Los preceptos de este real decreto son aplicables en todo el territorio nacional y será de aplicación a los operadores de auxilio en vías públicas, a los vehículos clasificados como vehículo de auxilio en vías públicas según lo expresado en el Reglamento General de Vehículos aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, así como a los operarios que lleven a cabo tales tareas y, en lo que sea de aplicación, a todos los usuarios de las vías.

## **CAPÍTULO II Condiciones generales de las operaciones.**

### **Artículo 4. Operación de auxilio**

1. La operación de auxilio comprenderá el tiempo y las distancias necesarias entre la posición operativa, zona de recogida y destino final definidos en el artículo anterior. La operación de auxilio comenzará en el punto donde el vehículo de auxilio se encuentre en posición operativa.

2. El operador de auxilio en vías públicas deberá comunicar por medios telemáticos a la autoridad competente en materia de regulación, ordenación y gestión del tráfico, el geoposicionamiento dinámico del vehículo y los estados durante la operación de auxilio para su publicación en el punto de acceso nacional en materia de tráfico y movilidad.

3. Las operaciones de auxilio se llevarán a cabo siguiendo lo dispuesto en el Protocolo de Auxilio en Vías Públicas del Organismo autónomo Tráfico o de los competentes en materia de regulación y control del tráfico en el ámbito territorial que les corresponda y, en todo caso, con sujeción a lo contemplado en la normativa reguladora de seguridad vial y de prevención de riesgos laborales que sea de aplicación

4. Como norma general, y sin perjuicio del cumplimiento de las condiciones técnicas establecidas en la normativa sectorial sobre talleres de reparación de vehículos automóviles, no se realizará ninguna operación que tenga por objeto la reparación del vehículo en la propia vía, salvo:

- a) Que tal actuación requiera menos tiempo que la retirada del vehículo de la vía.
- b) Que sea imprescindible para efectuar la retirada del vehículo inmovilizado.

5. Queda prohibido realizar operaciones de cualquier tipo que supongan realizar actos en el lado inmediatamente contiguo al flujo de tráfico. En estos casos, se comunicará a la autoridad encargada de la regulación, ordenación y gestión del tráfico quien determinará la correspondiente medida de regulación del flujo circulatorio que permita actuar con total seguridad

#### **Artículo 5. Vehículos de auxilio.**

1. Los vehículos de auxilio en vías públicas que desarrollen una operación de auxilio deberán cumplir todos los requisitos exigidos en la legislación sectorial que les sea de aplicación, en especial lo dispuesto en el Reglamento General de Vehículos

2. El operador de auxilio deberá asegurar que, en todo momento, el vehículo de auxilio cuenta con todos los elementos legales establecidos en este real decreto y demás normativa de aplicación.

3. Todos los vehículos irán provistos de las siguientes señales conforme a lo dispuesto en el anexo XI del Reglamento General de Vehículos:

- a) V-2, al menos el tercio inferior de la superficie externa de la cabina deberá ir provista obligatoriamente de distintivos retroreflectantes.
- b) V-23, en el contorno de la plataforma de carga del vehículo, así como en todo el perímetro de la parte trasera de la cabina.
- c) V-24, únicamente se hará uso de la señal acústica y de la luminosa, cuando el vehículo esté en misión de acceso o llegada al escenario o bien cuando se encuentre inmovilizado el vehículo objeto de auxilio, así como durante la realización de las tareas de auxilio en dicho escenario

#### **Artículo 6. Condiciones de circulación**

Los vehículos de auxilio en vías públicas que desarrollen una operación de auxilio y así lo hayan comunicado previamente al punto de acceso nacional en materia de tráfico y movilidad, podrán efectuar su circulación de acuerdo con las siguientes condiciones:

- a) Tendrán preferencia de paso sobre los demás vehículos y otros usuarios de la vía cuando se hallen en servicio de auxilio.
- b) Podrán parar y estacionar en la vía pública el vehículo de auxilio para realizar la correspondiente operación. La parada y estacionamiento se efectuarán de tal modo que garanticen la seguridad vial y la fluidez del tráfico y con sujeción a lo dispuesto en el correspondiente Protocolo de Auxilio en Vías públicas.
- c) Harán uso de los dispositivos luminosos y acústicos definidos en el artículo anterior.

## **Artículo 7. Técnicos de auxilio en vías públicas**

1. Los técnicos de auxilio en vías públicas contarán con los conocimientos exigidos para la realización de las actividades que les sean conferidas, según lo dispuesto en la normativa sectorial vigente. En particular, deberán observar lo prescrito en la legislación de prevención de riesgos laborales que les sea de aplicación.

2. Los técnicos de auxilio, en el desarrollo de la operación, harán uso de los equipos de protección individual según lo establecido en la normativa sectorial de aplicación.

3. Las operaciones de auxilio se realizarán de la forma más segura posible para todos los usuarios de la vía. Los técnicos de auxilio deberán desistir de realizar cualquier actividad hasta que las condiciones no sean totalmente seguras, y siempre que la situación del tráfico lo permita, deberán situarse detrás del vehículo inmovilizado con las señales luminosas y acústicas activadas.

## **Artículo 8. Actuaciones de auxilio.**

1. Las actuaciones de auxilio seguirán las instrucciones que la autoridad encargada de la regulación, ordenación y gestión del tráfico pudiera dictar.

2. La inmovilización del vehículo se comunicará bien al correspondiente operador de auxilio, bien a un tercero, quien a su vez lo remitirá, preferiblemente por medios telemáticos, al punto de acceso nacional en materia de tráfico y movilidad.

3. La retirada de las vías y, en su caso, el traslado de un vehículo accidentado o averiado sólo deberá realizarse por otro específicamente destinado al fin del servicio de auxilio en carretera e inscrito en el Registro Estatal de Auxilio en Vías Públicas (REAV) del Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico, salvo cuando por causas



excepcionales, en función de la masa o dimensiones del vehículo, sea preciso utilizar otro tipo de vehículo.

### CAPÍTULO III **Retirada y depósito de vehículos.**

#### **Artículo 9. Retirada de vehículos por la autoridad del tráfico**

1. En los supuestos contemplados en los artículos 104 y siguientes del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, la autoridad encargada de la regulación, ordenación y gestión del tráfico podrá proceder a la retirada y depósito de los vehículos inmovilizados en la vía.

2. El vehículo será depositado en las instalaciones que determine la autoridad encargada de la regulación, ordenación y gestión del tráfico.

#### **Artículo 10. Condiciones de la retirada**

1. Los operadores y técnicos de auxilio en vías públicas deberán seguir en todo momento las instrucciones que pudiera dictar la autoridad encargada de la regulación, ordenación y gestión del tráfico en relación con los vehículos inmovilizados que deben ser retirados de la vía por los motivos expresados en el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

2. En los supuestos contemplados en el artículo 105 de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, en los que no mediare orden de inmovilización previa y, en particular en los casos a) y b) del primer apartado del citado artículo, la retirada será ordenada por la autoridad encargada de la regulación, ordenación y gestión del tráfico.

3. Los conductores y usuarios de los vehículos objeto de retirada deberán colaborar en todo momento con todos los agentes intervinientes, así como seguir sus instrucciones.

### CAPÍTULO IV **Régimen sancionador.**

## **Artículo 11. Régimen sancionador**

El régimen de sanciones que proceda aplicar cuando el operador o usuarios de las vías no respeten los requisitos contemplados en este Real Decreto será el establecido en el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre y su normativa de desarrollo, o, en su caso, en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.

## **CAPÍTULO V Registro estatal de auxilio en vías públicas.**

### **Artículo 12. Creación.**

Se crea el Registro Estatal de Auxilio en Vías Públicas (REAV) del Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico.

### **Artículo 13. Objeto y Finalidad.**

1. El Registro Estatal de Auxilio en Vías Públicas recogerá los datos sobre los operadores de auxilio en vías públicas, personas físicas y/o jurídicas; así como los y vehículos asociados a cada uno de ellos.

2. Los datos serán incorporados al Registro de forma automática a la hora de realizar la primera matriculación e inscripción del vehículo de auxilio en el Registro de Vehículos del Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico, siendo para ello condición necesaria que cuente con la clasificación *“05 vehículo destinado primordialmente al rescate y transporte de vehículos accidentados o averiados”*, conforme a lo establecido en el anexo II.º D. Servicio al que se destinan los vehículos” del Reglamento General de Vehículos.

3. Todos aquellos vehículos que se encuentren registrados con la anterior clasificación en el Registro de Vehículos a la entrada en vigor de este real decreto, pasarán a formar parte del REAV de forma automática.

4. De igual forma, cualquier vehículo podrá inscribirse en el REAV con motivo de su cambio de clasificación del servicio al que se destina.

5. El organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, responsable del Registro adoptará las medidas de gestión y organización necesarias para asegurar, en todo caso,

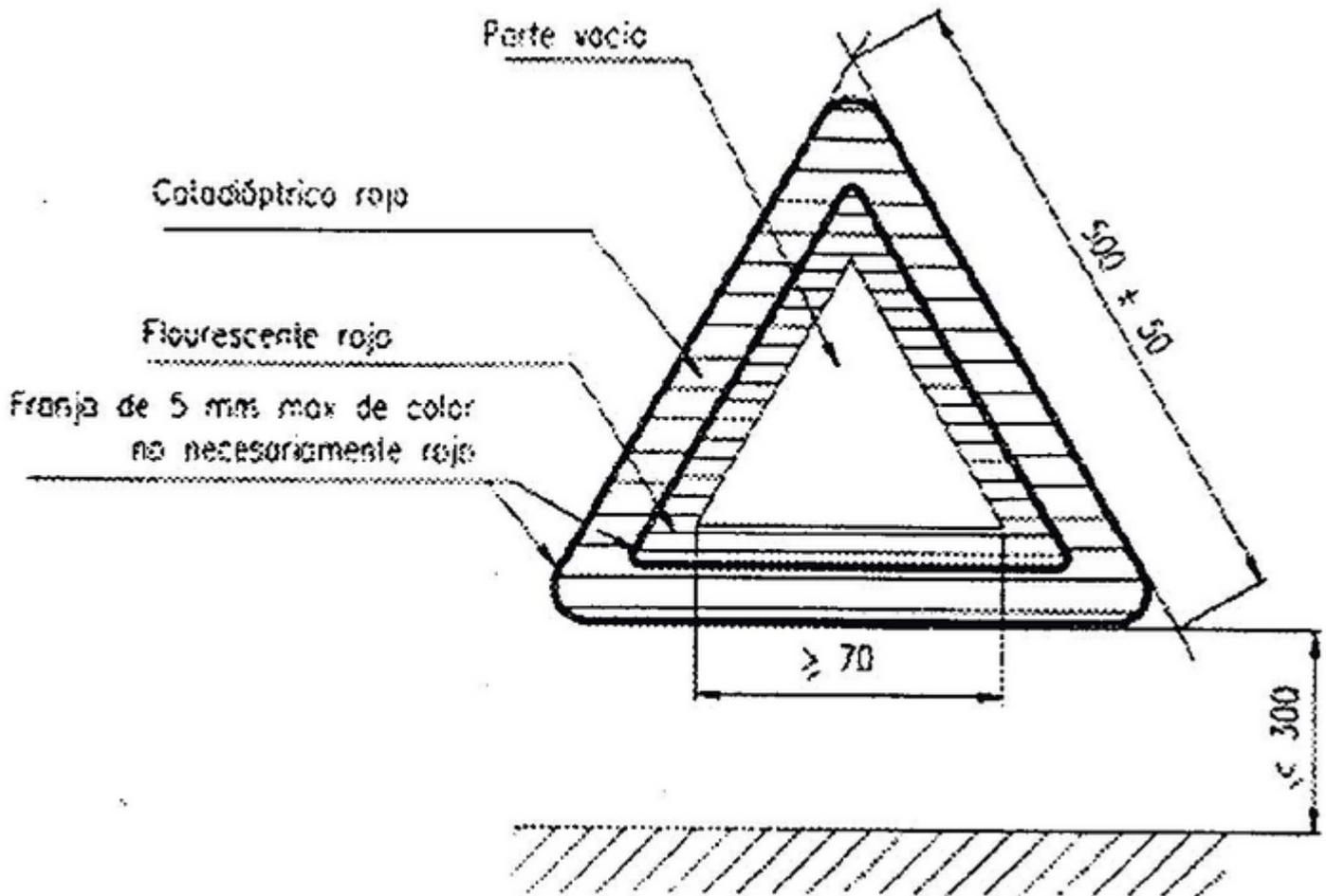
la confidencialidad, seguridad e integridad de los datos automatizados de carácter personal existentes en el Registro y el uso de los mismos para las finalidades para las que fueron recogidos, así como las conducentes a hacer efectivas las garantías, obligaciones y derechos reconocidos en la normativa sobre protección de datos de carácter personal.

6. Los datos que constarán en el Registro serán los siguientes:

- 1) Operador de auxilio: Persona física o jurídica que desempeñará la actividad del auxilio en vías públicas.
- 2) Número de Documento de Identificación del operador: DNI o CIF.
- 3) Domicilio social del operador de auxilio.
- 4) Número de Registro: es el número asignado por el Organismo Jefatura Central de Tráfico a cada operador. Se compone de un número único y correlativo para todo el territorio nacional, precedido de las siglas REAV (REAV-PROV/001).
- 5) Vehículos adscritos al servicio de auxilio en vías públicas.

### **Disposición transitoria primera.**

Los denominados triángulos o dispositivos de preseñalización de peligro, V-16, con las dimensiones, color y características técnicas siguientes:



CATADIÓPTRICO Color: ROJO NIVEL 2.  
FLUORESCENTE Color: ROJO.

Se podrán seguir utilizando hasta el 1 de enero de 2024.

Su colocación será: uno por delante y otro por detrás del vehículo o la carga, como mínimo a 50 metros de distancia y en forma tal que sean visibles desde 100 metros, al menos, por los conductores que se aproximen. En calzadas de sentido único, o de más de tres carriles, bastará la colocación de un solo dispositivo, situado como mínimo 50 metros antes en la forma anteriormente indicada.

Las dimensiones, color y características técnicas de este dispositivo se ajustarán a lo dispuesto en el Reglamento ECE, número 27.

No obstante, durante dicho plazo transitorio, se podrá utilizar este dispositivo o el definido en la disposición adicional segunda, apartado dos de este real decreto.

**Disposición transitoria segunda.-** Los vehículos de servicio de auxilio en carretera que tuvieran las placas correspondientes a la señal V-24 anterior al presente Real Decreto, dispondrán de un plazo de un año desde la entrada en vigor de este real decreto para adecuarlas conforme a lo dispuesto en la Disposición final segunda.

**Disposición final primera.** *Modificación del Reglamento General de Circulación aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre.*

Uno. El punto f) del apartado 1 del artículo 46 quedará redactado de la siguiente forma:

« f) Fuera de poblado al acercarse a vehículos inmovilizados en la calzada, a vehículos de auxilio prestando servicio y a ciclos que circulan por ella o por su arcén. »

Dos. El primer párrafo del apartado 4 del artículo 85 quedará redactado de la siguiente forma:

« 4. Cuando se adelante fuera de poblado a peatones, animales, a vehículos de dos ruedas o de tracción animal, a vehículos inmovilizados en la vía o a los vehículos de auxilio cuando estén realizando operaciones de auxilio y rescate, se deberá realizar la maniobra ocupando parte o la totalidad del carril contiguo de la calzada, siempre y cuando existan las condiciones precisas para realizar el adelantamiento en las condiciones previstas en este reglamento; en todo caso, la separación lateral no será inferior a 1,50 metros. Queda expresamente prohibido adelantar poniendo en peligro o entorpeciendo a ciclistas que circulen en sentido contrario. »

Tres. El punto c del apartado 3 del artículo 97 quedará redactado de la siguiente forma:

“c) Colocar y activar el dispositivo luminoso de preseñalización de peligro”

Cuatro. El artículo 130 quedará redactado de la siguiente forma:

“1. Si por causa de accidente o avería el vehículo o su carga obstaculizasen la calzada, los conductores, tras señalar convenientemente el vehículo o el obstáculo creado, adoptarán las medidas necesarias para que sea retirado en el menor tiempo posible, deberán sacarlo de la calzada y situarlo cumpliendo las normas de estacionamiento siempre que sea factible (artículo 51.2 del texto articulado).

2. Los vehículos que habiendo sufrido un accidente o avería puedan continuar su marcha, lo harán de forma inmediata, asegurándose de circular con seguridad. Si precisarán de un servicio de auxilio, deberán abandonar lo antes posible los carriles de circulación y dirigirse hacia la primera salida disponible utilizando para ello el arcén derecho. Si ello no fuera posible, deberán detenerse en el arcén derecho de la vía o en el lugar donde cause menor obstáculo a la circulación.

3. En el caso de accidente o avería, como norma general, si el vehículo está inmovilizado sin posibilidad de reemprender la marcha, los ocupantes deberán permanecer en el habitáculo con el cinturón abrochado. Excepcionalmente, podrán abandonar el vehículo, siempre que exista un lugar seguro fuera de la plataforma de circulación y, en todo caso, deberán salir del vehículo por el lado contrario al flujo de tráfico sin transitar o permanecer en dicha plataforma.

4. En los supuestos a los que se refieren los apartados anteriores, sin perjuicio de encender la luz de emergencia si el vehículo la lleva y, cuando proceda, las luces de posición y de gálibo, en tanto se deja expedita la vía, todo conductor deberá emplear el dispositivo de preseñalización de peligro reglamentario para advertir dicha circunstancia.

5. Se prohíbe a los usuarios de las vías cuyo vehículo haya sufrido un accidente cumplimentar el parte de accidente en la plataforma de circulación. Este proceso se llevará a cabo en un lugar seguro fuera de la vía.

**Disposición final segunda.** *Modificación del Reglamento General de Vehículos aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre.*

Uno. Se suprimen los apartados 3 y 4 del artículo 9. El apartado 5 pasa a denominarse 3.

Dos. Se modifica el anexo XI señal V-16, dispositivo de preseñalización de peligro, de la siguiente forma:

«1. Indica que el vehículo ha quedado inmovilizado en la calzada o que su carga se encuentra caída sobre la misma.

2. Este dispositivo de color amarillo auto se colocará en el exterior del vehículo inmovilizado.

3. Tendrá las siguientes características:

a) Irradiación: el sistema óptico estará diseñado de forma que la luz cubra un campo de visibilidad horizontal de 360 grados y en vertical un mínimo de  $\pm 8$  grados hacia arriba y hacia abajo,

b) Intensidad luminosa: la intensidad debe ser en el grado 0, entre 40 y 80 candelas efectivas, y en los grados  $\pm 8$ , de un mínimo de 25 candelas. En ambos casos, dicha intensidad se mantendrá durante al menos 30 minutos.

c) Grado de protección IP: al menos será IP54.

d) Estabilidad: el equipo estará diseñado para quedar estable sobre una superficie plana, no desplazándose frente a una corriente de aire que ejerza una presión dinámica de 180 Pa, en la dirección más desfavorable para su estabilidad.

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

f) Se garantizará el funcionamiento de la luz a temperaturas de  $-10.^{\circ}\text{C}$  y  $50.^{\circ}\text{C}$ .

g) Realización de los ensayos: la comprobación de cumplimiento de las características definidas en los párrafos a) hasta f) anteriores se realizará en un laboratorio acreditado de acuerdo a la norma UNE EN-ISO 17025 por la Entidad Nacional de Acreditación (o por cualquier otro Organismo Nacional de Acreditación designado por otro Estado miembro de acuerdo al Reglamento CE n.º 765/2008 y en las condiciones establecidas en el artículo 11 de dicho Reglamento) para el Reglamento CEPE/ONU 65. El laboratorio, si los ensayos son satisfactorios, emitirá un certificado en tal sentido, indicando las marcas que la identifiquen en la tulipa del dispositivo.

La alimentación del dispositivo será autónoma a través de una pila o batería que deberá garantizar su uso al cabo de 18 meses. Se considerará que los dispositivos que utilicen una batería recargable y siempre que la carga del mismo se pueda realizar en el propio vehículo cumplen con este requisito.

4. Opcionalmente, este dispositivo comunicará su activación, desactivación y geoposicionamiento, al punto de acceso nacional en materia de tráfico y movilidad.»

Tres. Se modifica el anexo XI, "Señales de los Vehículos", señal V-24, de la siguiente forma, que pasa a denominarse "VEHÍCULO DE SERVICIO DE AUXILIO EN VÍAS PÚBLICAS":

Se elimina el número 1 y la redacción queda la siguiente forma:

« 1. La señal V-24 estará constituida por los siguientes elementos:

a) Dos placas de los vehículos de auxilio registrados en la Dirección General de Tráfico se ubicarán en el lateral izquierdo del vehículo así como, en la parte frontal o posterior del mismo, y serán de material plástico o metálico de alta resistencia según el diseño y características que se indican a continuación:



LÁMINA REFLECTANTE	Color Blanco NIVEL II
MATERIAL DEL SUSTRATO	Placa Soporte: Plancha de aluminio de 1,4 mm Aleación 1200 H14 y/o H24 Se autoriza cualquier otro material que presente características mecánicas o físicas equivalentes, teniendo en cuenta su estabilidad temporal.
CARACTERES Y TINTAS	Tipo de tinta: Negro mate y Azul mate
BORDÓN	Exteriormente a la superficie reflectante y en todo su contorno, las placas llevarán un reborde (bordón) según la figura 1

b) Además de la placa, podrán utilizar simultáneamente, la señal acústica a través de un aparato emisor de señales acústicas especiales, el sonido y tono de la señal acústica será por defecto tritonal discontinua tipo bip-bip-bip.

Los aparatos emisores de señales acústicas deberán cumplir lo dispuesto en el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas. »

Cuatro. Se añade en el anexo XI "Señales de los Vehículos", la señal V-27 "Triángulo virtual"



Señal que se activará en el sistema de a bordo del vehículo para advertir la presencia de un peligro próximo, cuando este hecho haya sido informado por un tercero a la plataforma de vehículo conectado de la Dirección General de Tráfico.

Esta señal, de carácter voluntario, solo se visualizará en aquellos vehículos que estén conectados por medios telemáticos, de forma directa o a través de un proveedor de servicios, con el Punto de Acceso Nacional de Información de Tráfico y Movilidad.

Las circunstancias señalizadas, los atributos, sus valores y la forma de interconexión con el punto de acceso nacional se definirán por Resolución de la Dirección General de Tráfico.

Quinto. Se modifica el anexo XII “ACCESORIOS, REPUESTOS Y HERRAMIENTAS DE LOS VEHÍCULOS”, 1 a) con la siguiente redacción:

«El dispositivo luminoso de preseñalización de peligro V-16.»

### **Disposición final tercera. *Habilitación competencial.***

El presente real decreto se dicta al amparo de lo establecido en el artículo 149.1.21ª de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, sin perjuicio de las competencias que, en su caso, correspondan a las Comunidades Autónomas.



**Disposición final cuarta. *Desarrollo normativo.***

Se faculta al Ministro del Interior para dictar, por sí o conjuntamente con los titulares de los restantes departamentos ministeriales afectados por razón de la materia, las disposiciones oportunas para la aplicación y desarrollo de lo establecido en este real decreto.

**Disposición final quinta. *Entrada en vigor.***

El presente real decreto entrará en vigor el 2 de enero de 2020, salvo lo referente al dispositivo luminoso de preseñalización de peligro V-16 definido en la disposición final segunda apartado dos, que será obligatorio a partir del 2 de enero de 2024.