

**PROYECTO DE REAL DECRETO (XXX/XXXX, DE XX DE XXXXXXXXX,) POR EL QUE SE MODIFICA EL REAL DECRETO 159/2021, DE 16 DE MARZO POR EL QUE SE REGULAN LOS SERVICIOS DE AUXILIO EN LAS VÍAS PÚBLICAS.**

El Real Decreto 159/2021, de 16 de marzo por el que se regulan los servicios de auxilio en las vías públicas, entre otros aspectos, establece los requisitos técnicos exigibles para la certificación de los dispositivos V-16 que incorporan una función de geolocalización, lo que constituye una medida extremadamente novedosa, sin precedentes conocidos en la normativa de seguridad vial de otros países.

Esta situación ha propiciado que se hayan detectado algunos defectos y omisiones en la norma que hacen necesario que esta sea modificada y completada en lo que respecta, fundamentalmente, a aspectos técnicos muy puntuales y concretos que han quedado patentes a raíz de consultas formuladas por fabricantes y por algunos servicios del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo.

Aun cuando se trata de un procedimiento estándar, se considera necesario por razones de seguridad jurídica e industrial mencionar expresamente en la norma la exigencia de sistemas de control durante el proceso de producción de los dispositivos V-16. Dicho sistema está destinado a garantizar el cumplimiento de los referidos requisitos técnicos, no solo del prototipo certificado, sino de las unidades producidas con posterioridad. Así, se estaría dotando al sistema de máximos de seguridad, eficiencia y fiabilidad, en los términos que se aplican para la certificación de cualquier otro componente producido de forma masiva, en los que la práctica consistente en certificar un producto que durante su producción experimenta una disminución de calidad es, desafortunadamente, muy frecuente.

La necesaria certificación de los dispositivos V-16 debe, además, extenderse tanto a la verificación de la conectividad como a la capacidad de transmisión de comunicaciones de los mismos con la plataforma de vehículo conectado de la Dirección General de Tráfico. En consecuencia, y con el objetivo último de proporcionar a los fabricantes de los referidos dispositivos un sistema eficiente y expeditivo de certificación, se establece a los servicios técnicos designados para el Reglamento CEPE/ONU 65 como punto único de contacto para los fabricantes.

A mayor abundamiento, y dado que hasta la fecha de publicación del Real Decreto 159/2021 de 16 de marzo, por el que se regulan los servicios de auxilio en las vías públicas, venían obteniendo certificación dispositivos V-16 carentes de conectividad, es razonable y coherente que tan solo aquellos dispositivos V-16 capaces de proporcionar dicha conectividad obtengan la certificación, toda vez que este concreto aspecto tendrá un ineludible impacto en la seguridad vial y en la reducción de la siniestralidad que es objetivo último de la normativa referenciada.

No obstante lo anterior, razones de seguridad jurídica y neutralidad administrativa exigen que se conceda un periodo temporal en el que los fabricantes de aquellos dispositivos V-16 que no dispusieran de conectividad, pero sí de certificación previa y se encontrasen inmersos en procesos de producción y/o hubieran adoptado compromisos comerciales de adquisición de componentes puedan, razonablemente, dar salida a sus stocks evitando graves perjuicios económicos, circunstancia que no ha sido correctamente prevista en el Real Decreto 159/2021, de 16 de marzo por el que se regulan los servicios de auxilio en las vías públicas, al hablar de dispositivos *“fabricados con anterioridad a la aprobación de este real decreto”*, término de difícil control.

En concordancia es preciso establecer un periodo transitorio, en el que se permita el uso de los dispositivos V-16 que carezcan de la conectividad requerida, siempre que aquellos hubieran recibido certificación antes de la

publicación del real decreto, garantizando al tiempo, la máxima transparencia, información y protección al consumidor.

En otro orden de cosas, y en referencia a la intensidad luminosa de los dispositivos V-16 exigidos por el actual Real Decreto 159/2021, de 16 de marzo por el que se regulan los servicios de auxilio en las vías públicas, se ha detectado que habiéndose iniciado la elaboración de la norma en el año 2017, el umbral de intensidad luminosa previsto en la misma es excesivamente reducido considerando las actuales capacidades técnicas y es necesario ampliarlo hasta los límites establecidos en el Reglamento CEPE/ONU 65, a fin de dotarles de mayor visibilidad y canalizar, al mismo tiempo, las posibles evoluciones tecnológicas que en este concreto aspecto pudieran surgir en el futuro.

El presente real decreto se dicta, en consecuencia, para corregir y completar los requisitos técnicos exigibles para la obtención de la certificación de los prototipos de los dispositivos V-16, garantizar los controles necesarios para asegurar la identidad entre los prototipos y los resultantes de la producción efectiva de forma continuada, y posibilitar la ampliación del umbral de candelas efectivas máximas. Además, y con posterioridad a la publicación del Real Decreto 159/2021, de 16 de marzo por el que se regulan los servicios de auxilio en las vías públicas, se ha puesto de relieve la problemática de buena parte de vehículos de servicios de auxilio en vías públicas, que por las dimensiones de sus cabinas no pueden portar en condiciones de seguridad la señal V-24 de las dimensiones previstas en la norma, por lo que se hace necesaria la reducción de su tamaño para adaptarla a las características físicas de estos vehículos. Así mismo, y en idéntico sentido se ha concluido la necesidad de revisar la superficie mínima exigible de la señal V-2, en relación a los vehículos furgones, cuya gran superficie lateral pone de manifiesto la desproporción que el actual ratio de 1/3 previsto, supone para dichos vehículos, con el consiguiente e injustificado coste adicional

Este Real Decreto prevé la necesidad de introducir una fecha de caducidad respecto a las funcionalidades de conectividad de los dispositivos V-16 geolocalizados, que figurará tanto en su envase como en el propio dispositivo, permitiendo al ciudadano saber a partir de qué fecha su dispositivo dejará de emitir señal, previsiones estas que habían sido omitidas por la norma y que se consideran necesarias.

Adicionalmente, y dada la cantidad y variedad de posibilidades de asistencia y auxilio en carretera, tanto por la tipología del vehículo que requiera esa asistencia, como por la naturaleza del vehículo que la preste, se considera procedente y necesario realizar algunas modificaciones. Por un lado, la inclusión de una nueva excepción de las previstas en el artículo 4.4 que permita que los vehículos pesados o de mayores masas y dimensiones, no se vean necesariamente obligados a cumplir las previsiones generales, que no solo podrían no resultar adecuadas, sino incluso, de imposible cumplimiento, dada la dificultad que entraña el arrastre de dichos vehículos. Por otro lado, parece de todo punto lógico, que nuevas modalidades de asistencia más flexibles y de menor impacto en la fluidez del tráfico sean consideradas por la norma, en relación a vehículos, cuya asistencia deba realizarse en ámbito urbano como resultado de una avería sobrevenida y no de un accidente. Se pretende en última instancia que dichos vehículos averiados en vía urbana puedan ser asistidos in situ por vehículos taller pertenecientes o arrendados por un operador de auxilio en vías públicas autorizado, siempre que se cumpla la previsión realizada por el apartado 4 del artículo 4, al considerarse que dichas labores, requerirán menor tiempo que el mero traslado al taller.

El real decreto consta de un artículo único, dividido en cinco apartados que modifican, el artículo 4, la disposición transitoria primera, la disposición derogatoria única, e incorpora una disposición adicional, reenumerando, en consecuencia, las precedentes. El real decreto contiene, así mismo, una disposición transitoria única sobre uso de la señal V-24 del modelo previsto en la normativa anterior, una disposición final primera, modificativa del anexo XI del Reglamento General de Vehículos aprobado por Real Decreto 2822/1998,

de 23 de diciembre, y una disposición final segunda relativa a su entrada en vigor.

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 públicas, toda vez que su fin último es incrementar la misma a través del establecimiento de procesos de garanticen la mayor visibilidad y conectividad del dispositivo V-16 y el ajuste de los procedimientos de auxilio en carretera en función de la tipología tanto del vehículo accidentado como del que deba prestar asistencia dadas ciertas condiciones.

En relación al principio de proporcionalidad, los preceptos de este real decreto regulan únicamente los aspectos clave para asegurar, la adecuación de las dimensiones de la señal V-24 a todos los vehículos de auxilio en vías públicas, así como la correcta funcionalidad del dispositivo V-16, algunas de cuyas características técnicas se habían omitido o descrito incorrectamente en la norma citada al tiempo que trata de impedir el grave perjuicio económico injustificado que supondría para la empresas productoras de estos dispositivos la imposibilidad de fabricar los dispositivos V-16 que no dispongan de conectividad durante un plazo razonable de tiempo, circunstancia que tampoco había sido prevista en la reiterada norma.

En relación con el principio de seguridad jurídica, la iniciativa normativa es coherente con el resto del ordenamiento jurídico, y cumple con la previsión de regulación contenida en el artículo 51.3 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, toda vez que tanto el dispositivo V-16, como la señal V-24, y el resto de previsiones contenidas en el presente real decreto, se constituyen en medios e instrumentos destinados a coadyuvar en las labores de auxilio en vías públicas.

Adicionalmente también se cumple el principio de transparencia, por haber tenido conocimiento todo el sector afectado de la modificación reglamentaria.

En última instancia, y en relación al principio de eficiencia ha de considerarse también cumplido, por cuanto que si bien el presente real decreto, introduce requisitos técnicos adicionales para los productores de la señal V-16 éstas son, en todo caso, necesarias y racionales a los fines perseguidos, más aún cuando se concede un plazo razonable para la salida al mercado de los dispositivos que no cumpliesen aún con dichas condiciones. Así mismo, y en el ámbito de la asistencia a vehículos pesados o de mayores masas y dimensiones , o la asistencia prestada por vehículos taller pertenecientes o arrendados por operadores de auxilio en vías públicas autorizados, en vía urbana, el principio de eficiencia se muestra especialmente revelador, dado que las modificaciones previstas tratan de incrementar las posibilidades de asistencia, adaptando éstas a las características concretas de cada supuesto.

Por otra parte, la presente norma se ha sometido al trámite de audiencia e información pública previsto 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 la Ministra de Defensa, de la Ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, y de la Ministra de Industria, Comercio y Turismo, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día..., dispongo:

**Artículo único. *Modificación del Real Decreto 159/2021, de 16 de marzo, por el que se regulan los servicios de auxilio en las vías públicas.***

**Uno. Se modifica el artículo 4 “operación de auxilio”, incorporando un apartado c) al punto 4, que queda redactado del siguiente modo:**

“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.

c) Que las operaciones de auxilio tengan por objeto vehículos pesados que, por sus masas y/o dimensiones, o atendiendo a las circunstancias del accidente o avería sufridos, no puedan ser directamente retirados de la vía y deban ser reparados total o parcialmente in situ. Excepcionalmente, cuando sea preciso para la realización de estas operaciones, podrán intervenir en ellas vehículos cuya clasificación, según el servicio al que se destinan, sea distinta de 05 “auxilio en carretera”.

En cualquiera de los anteriores supuestos, se deberán cumplir las normas de comportamiento establecidas en el apartado 2, además de adoptar las medidas necesarias para la realización de la operación con las máximas garantías de seguridad y visibilidad.”

**Dos. Se modifica la disposición transitoria primera. *Uso de la señal V-16 “Preseñalización de peligro”, conforme al modelo previsto en el anexo XI del Reglamento General de Vehículos antes de la entrada en vigor de este real decreto”, que queda redactada del siguiente modo:***

**“Disposición transitoria primera. Uso de la señal V-16 «Preseñalización de peligro», conforme al modelo previsto en el anexo XI del Reglamento General de Vehículos antes de la entrada en vigor de este real decreto.**

“Hasta el 1 de enero de 2026 se podrán seguir utilizando como señal V-16, en los supuestos contemplados en el Reglamento General de Circulación, los

dispositivos de preseñalización de peligro con las dimensiones, color, modo de colocación y características técnicas contempladas en el anexo XI del Reglamento General de Vehículos, antes de la entrada en vigor de este real decreto.

Hasta el 1 de enero de 2026, también se podrán seguir utilizando como señal V-16, los dispositivos V-16 luminosos que cumplan con todas las características técnicas enumeradas en la sección V16 “Dispositivo de preseñalización de peligro”, del anexo XI «Señales en los vehículos» del Reglamento General de Vehículos, a excepción de los puntos 4, 5 y 6 siempre que aquellos hubieran sido certificados con anterioridad a la publicación de este real decreto.”

**Tres. Se modifica la disposición derogatoria única. Derogación normativa, que queda redactada del siguiente modo:**

**“Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.***

Quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo dispuesto en el presente real decreto. En particular, queda derogado el tercer párrafo, del apartado primero de la sección V-2. “Vehículo-obstáculo en la vía”, del anexo XI del Reglamento General de Vehículos aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre.”

**Cuatro. Se añade una disposición adicional primera. “Régimen de actuación de vehículos taller en zona urbana”, que queda redactada del siguiente modo:**

**“Disposición adicional primera. *Régimen de actuación de vehículos taller en zona urbana.***

Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 4 del artículo 4 del presente real decreto, podrán realizarse labores de reparación y asistencia de vehículos en la vía, siempre que aquellas se realicen, de conformidad a las siguientes condiciones:

1. Que dichas labores sean realizadas sobre vehículos afectados por averías sobrevenidas, en ningún caso accidentados.
2. Que sean realizadas exclusivamente en zona urbana.
3. Que dichas labores sean ejecutadas a través de vehículos que figuren inscritos en el Registro General de Vehículos a nombre de un operador incluido en el Registro de Empresas de Auxilio en Vías Públicas o explotado por



éste en régimen de arrendamiento.

4. Que los vehículos que realicen dichas labores, porten la señal V-2 “Vehículo-obstáculo en la vía” según lo previsto en el anexo XI del Reglamento General de Vehículos.

**Cinco. Se reenumeran las disposiciones adicionales primera, segunda y tercera, que pasan a ostentar la numeración segunda, tercera y cuarta, respectivamente.**

**Disposición transitoria primera.** *Uso de la señal V-24 “Vehículo de servicio de auxilio en vías públicas” conforme al modelo previsto en el anexo XI del Reglamento General de Vehículos antes de la entrada en vigor de este real decreto.*

Se podrá seguir utilizando la señal V-24 “Vehículo de servicio de auxilio en vías públicas” conforme a las dimensiones, color, contenido y características técnicas contempladas en el anexo XI del Reglamento General de Vehículos antes de la fecha de entrada en vigor de este real decreto durante el plazo de un año desde esa fecha.

**Disposición transitoria segunda.** *Uso de la señal V-2 “Vehículo-obstáculo en la vía y de la señal V-23 “Distintivo de vehículos de transporte de mercancías”*

1. Los titulares de los vehículos matriculados con anterioridad a la entrada en vigor de este Real Decreto dispondrán de un plazo de un año desde la entrada en vigor de este Real Decreto para adecuarse a lo dispuesto en el apartado 6 de la sección V-2 “Vehículo-obstáculo en la vía”, del anexo XI del Reglamento General de Vehículos «Señales en los vehículos», sobre la instalación de distintivos retroreflectantes.

2. Los titulares de los vehículos matriculados con anterioridad a la entrada en vigor de este Real Decreto dispondrán de un plazo de un año desde la entrada en vigor de este Real Decreto para adecuarse a lo dispuesto en la sección V-23 “Distintivo de vehículo de transporte de mercancías”, del anexo XI del Reglamento General de Vehículos «Señales en los vehículos», sobre la instalación de distintivos retroreflectantes.

3. Los titulares de los vehículos matriculados con posterioridad a la entrada en vigor de este Real Decreto incorporarán los distintivos V-2 y V-23 desde su puesta en servicio”

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

**Uno. Se modifica el apartado 6 de la sección V-2 “Vehículo-obstáculo en la vía” del anexo XI “Señales en los vehículos” que pasa a tener la siguiente redacción:**

“6. Los vehículos de auxilio en vías públicas estarán dotados de distintivos retrorreflectantes como los definidos anteriormente, en un tercio de la superficie disponible frontal, lateral y trasera del vehículo de auxilio, según su configuración, hasta un máximo de 55 centímetros.

**Dos. Se modifica el párrafo b) del apartado 3 de la sección V-16 “Dispositivo de preseñalización de peligro” del anexo XI “Señales en los vehículos”, que pasa a tener la siguiente redacción:**

“b) Intensidad luminosa: la intensidad debe ser en el grado 0 entre 40 y 700 candelas efectivas, y en los grados +-8 entre 25 y 600 candelas efectivas. En ambos casos dicha intensidad de mantendrá durante al menos 30 minutos.”

El tiempo de encendido, “ON time” según se define en el Reglamento CEPE/ONU 65, será como máximo  $0,4/\text{frecuencia}$  de destello.

El tiempo de apagado, “OFF time” según se define en el Reglamento CEPE/ONU 65, será como máximo  $0,4/\text{frecuencia}$

El tiempo entre destellos inmediatamente consecutivos ( $\Delta e$ ) para ser destellos inmediatamente en grupos de varios destellos será el definido en el Anexo 5 del Reglamento CEPE/ONU 65.

**Tres. Se incorporan los apartados 8, 9, 10, 11 y 12 a la sección V-16 “Dispositivo de preseñalización de peligro”, del anexo XI «Señales en los vehículos», que quedan redactados de la siguiente forma:**

“8. La fecha de caducidad de servicio, referida al periodo de conectividad incluido con la adquisición de la baliza, deberá figurar tanto en el envase como en el propio dispositivo”.

9. Los dispositivos de preseñalización de peligro V-16 estarán destinados exclusivamente a la visibilización del vehículo accidentado y

consiguiente remisión a la Dirección General de Tráfico de la ubicación del vehículo accidentado, no pudiendo incorporar funcionalidades adicionales.

10. A fin de garantizar la correspondencia entre los prototipos ensayados, conforme a lo dispuesto en el párrafo g) del apartado 3, de la sección V-16 Dispositivo de preseñalización de peligro del anexo XI, y los dispositivos finalmente fabricados, el fabricante deberá disponer de un certificado de verificación periódica del control de la producción de los dispositivos V-16. Dicho certificado, será emitido por un servicio técnico de la conformidad de la producción designado para el Reglamento CEPE/ONU 65. Los requisitos para verificar la existencia de disposiciones y procedimientos para asegurar el control efectivo de la conformidad de la producción, así como las muestras a ensayar, serán los establecidos para el Reglamento CEPE/ONU 65.

11. Los servicios técnicos designados para la certificación de las señales V-16 deberán comunicar a la Dirección General de Tráfico la relación de aquellos dispositivos que obtengan certificación. Los servicios técnicos designados actuarán como punto de contacto único entre los fabricantes y la Dirección General de Tráfico.

12. En todo caso, el certificado deberá incluir el análisis de la efectividad de las comunicaciones, así como la conectividad de las señales V-16, con la plataforma de vehículo conectado de la Dirección General de Tráfico.”

**Cuatro. Se modifican las dimensiones de la señal V-24 “vehículo de auxilio en vías públicas” del anexo XI «Señales en los vehículos» y se sustituye la imagen insertada de la señal V-24, por la siguiente:**



**Disposición final segunda. Entrada en vigor.**

El presente real decreto entrará en vigor el 1 de julio de 2022.