

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 modificarla y completarla con urgencia en lo que respecta fundamentalmente a aspectos técnicos muy puntuales y concretos que ha quedado patentes a raíz de consultas formuladas por fabricantes y por algunos servicios del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, con posterioridad a la publicación de la norma en el Boletín Oficial del Estado.

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 homologado 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 practica consistente en homologar un producto que durante su producción experimenta una sensible disminución de calidad, es por desgracia, 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 pretende establecer 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 a partir de su entrada en vigor 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 en evitación de graves perjuicios económicos, circunstancia que no ha sido correctamente prevista en el Real Decreto 159/2021, de 16 de marzo, al hablar de dispositivos “fabricados con anterioridad a la aprobación de este real decreto”, término de difícil control.

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, 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, posibilitar la ampliación del umbral de candelas efectivas máximas. Además, con posterioridad a la publicación del Real Decreto 159/2021, de 16 de marzo, se ha puesto de relieve la problemática de una pequeña parte de vehículos de servicios de auxilio en vías públicas, que por sus reducidas dimensiones no pueden portar en condiciones de seguridad la señal V-24 de las dimensiones previstas en la norma. Es el caso, por ejemplo, de los vehículos derivados de turismos, que representan un pequeño porcentaje de los vehículos de auxilio que no fueron tenidos en cuenta a la hora de determinar las dimensiones de la señal V-24, por lo que se hace necesaria la reducción de su tamaño para adaptarla a las características de estos vehículos.

Finalmente, con posterioridad a la publicación del real decreto 159/2021, de 16 de marzo, se ha puesto de manifiesto la necesidad de establecer un periodo transitorio, en el que puedan fabricarse y comercializarse dispositivos V-16 que carezcan de la conectividad requerida, garantizando al tiempo la máxima transparencia, información y protección al consumidor, introduciendo además una fecha de caducidad respecto a las funcionalidades de los mismos, 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.

El real decreto consta de un artículo único, dividido en dos apartados que modifican la disposición transitoria primera y, la disposición final segunda, respectivamente, y una disposición final única.

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.

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, incluidos los vehículos taller derivados de turismos, que no habían sido tenidos en cuenta a estos efectos en el Real Decreto 159/2021, de 16 de marzo, 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 comercializar los dispositivos V16 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 el dispositivo V-16 es uno de los medios e instrumentos destinados a coadyuvar en las labores de auxilio en carretera.

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.

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, del Ministro 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 vías públicas.*

Uno. 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 el apartado cinco de la disposición final segunda, a excepción de los puntos 4, 5 y 6 siempre que estos hubieran sido certificados con anterioridad a la publicación de este real decreto.

Sin perjuicio de lo anterior, el 1 de julio de 2022 quedará prohibida la comercialización y venta al público, de aquellas señales V-16 que no dispongan de la capacidad de comunicar su posición, según lo dispuesto en este real decreto.”

Dos. Se modifica la disposición final segunda. *Modificación del Reglamento General de Vehículos aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, del siguiente modo:*

Se modifica el apartado 3b) del punto Cinco, 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.”

Se incorporan los apartados 8, 9, 10, 11 y 12 al punto Cinco, “La señal 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 V16, 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 apartado g del punto 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 V16, con la plataforma de vehículo conectado de la Dirección General de Tráfico.”

Se modifican las dimensiones de la “Placa de vehículo de servicio de auxilio en vías públicas y se sustituye la imagen insertada en el apartado 1 a) del punto 6 correspondiente a la señal V-24, por la siguiente:



Disposición final única. Entrada en vigor.

El presente real decreto entrará en vigor el 1 de julio de 2021.