

**I. DISPOSICIONS GENERALS****MINISTERI DE LA PRESIDÈNCIA, RELACIONS AMB LES CORTS  
I MEMÒRIA DEMOCRÀTICA**

**4194** *Reial decret 159/2021, de 16 de març, pel qual es regulen els serveis d'auxili a les vies públiques.*

L'actuació ràpida i adequada dels serveis d'auxili en vies públiques sobre els vehicles que no poden continuar circulant representa una activitat important de seguretat viària. L'eliminació de l'obstacle a la via garanteix la fluïdesa del trànsit i una mobilitat segura i sostenible.

A la normativa sobre trànsit i seguretat viària s'observa la carència d'un desplegament regulador sobre les condicions en què exerceixen les seves funcions els serveis d'auxili. Per aquestes raons, el Consell Superior de Trànsit, Seguretat Viària i Mobilitat Sostenible l'any 2000 va crear un grup de treball denominat «Grues d'auxili en carretera» GT-42 i hi va donar participació al sector. A partir d'aquell moment, s'ha anat desplegant normativa al respecte, com la modificació de l'annex II del Reglament general de vehicles, aprovat pel Reial decret 2822/1998, de 23 de desembre, per recollir els requisits que han de complir els vehicles destinats a les tasques de rescat i transport de vehicles avariats o accidentats (Ordre ministerial PRE/52/2010, de 21 de gener).

Mentrestant, a la Unió Europea es va establir el marc per a la implantació dels sistemes de transport intel·ligents en el sector del transport per carretera i per a les interfícies amb altres modalitats de transport amb la Directiva 2010/40/UE del Parlament Europeu i del Consell, de 7 de juliol de 2010, transposada a l'ordenament jurídic espanyol mitjançant el Reial decret 662/2012, de 13 d'abril, pel qual s'estableix el marc per a la implantació dels sistemes intel·ligents de transport (SIT) en el sector del transport per carretera i per a les interfícies amb altres modalitats de transport. Així mateix, el Reglament delegat (UE) 886/2013 de la Comissió, de 15 de maig de 2013, que complementa la Directiva esmentada, es focalitza en la informació que es pot facilitar sobre el trànsit per a l'usuari. S'estableix com a acció prioritària la recopilació de dades sobre el trànsit amb caràcter gratuït. L'article 3 del Reglament delegat esmenta expressament com un dels incidents a la via sobre els quals subministrar informació, per la seva repercussió en la seguretat viària, la presència d'obstacles en aquesta, dins dels quals sens dubte estan inclosos els vehicles immobilitzats a la via.

És essencial per tant, a fi de complir el manament que preveu la legislació europea, subministrar de manera fiable informació sobre les operacions d'auxili i, particularment, tant la localització del vehicle immobilitzat com les fases successives de l'operació d'auxili, principalment la que té lloc quan es procedeix al rescat del vehicle, per garantir la seguretat de tots els usuaris de les vies.

L'any 2014 el grup de treball del Consell Superior de Trànsit, Seguretat Viària i Mobilitat Sostenible va elaborar un protocol que ha servit de base i guia per millorar les condicions de seguretat en què es porten a terme les operacions d'auxili, publicat el juliol de 2015. A més, aquell mateix any es va publicar la ja derogada Llei 6/2014, de 7 d'abril, per la qual es va modificar el text articulat de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària, per incloure un tercer apartat a l'article 51, en què es determinava la previsió de desplegament reglamentari de les condicions en què han d'exercir les seves funcions els serveis d'auxili en vies públiques que acudeixen al lloc d'un accident o una avaria.

En l'actualitat, al Registre de vehicles consten més de 3.000 titulars amb 11.000 vehicles destinats a les operacions d'auxili. L'activitat d'auxili en vies públiques comporta nombroses actuacions diàries perilloses per als implicats en l'operació i per a la resta dels

usuaris de la via. Les dades estadístiques de l'Observatori Nacional de Seguretat Viària sobre la sinistralitat en relació amb els usuaris i/o els operaris que duen a terme l'activitat d'auxili, amb motiu d'una immobilització prèvia del vehicle per un accident o una avaria, els anys 2015 i 2016 són els següents: 50 morts, 113 ferits hospitalitzats i 769 ferits no hospitalitzats.

Aquest Reial decret es dicta, per tant, per establir les condicions en què han d'exercir les seves funcions els serveis d'auxili en vies públiques que acudeixin al lloc d'un accident o una avaria segons la previsió legal que disposa l'article 51.3 del text refós de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària, aprovat pel Reial decret legislatiu 6/2015, de 30 d'octubre, i a l'empara del que estableix l'article 149.1.21a de la Constitució, que atribueix a l'Estat la competència exclusiva en matèria de trànsit i circulació de vehicles de motor.

El Reial decret consta d'onze articles, tres disposicions addicionals, dues disposicions transitòries, una disposició derogatòria i set disposicions finals.

Als tres primers articles, aquest Reial decret estableix l'objecte, les definicions necessàries per a la interpretació correcta del text i l'àmbit d'aplicació d'aquest.

A continuació estableix les característiques generals que s'han de respectar mentre es portin a terme les tasques pròpies de les operacions d'auxili en vies públiques, amb les condicions de circulació dels vehicles i el seu equipament i senyalització. Per aconseguir una alerta i una diferenciació superiors d'aquests vehicles per tal que la seva operativa sigui tan ràpida i executiva com sigui possible, s'estableix una senyalització lluminosa millorada i una senyalització acústica, tot això amb la pretensió de millorar la mobilitat de tots els usuaris de les vies i reduir els temps d'espera i retard a causa de les possibles congestions que pugui produir un vehicle immobilitzat, i sempre sota el criteri que una operació ràpida incrementa les condicions de seguretat del flux circulatori i per això millora de manera notable la seguretat viària.

S'indiquen també els requisits i les condicions que han de complir els operaris d'auxili en vies públiques, professionals encarregats de dur a terme les tasques d'aquestes operacions, i els requisits mínims de seguretat que s'han de respectar durant aquestes.

Així mateix, s'introdueix la novetat de l'obligació de comunicar la immobilització o l'accident d'un vehicle per mitjans telemàtics.

La retirada i el dipòsit dels vehicles és objecte de regulació a l'article 9 del Reial decret, en què s'estableixen els criteris sota els quals s'ha de dur a terme, a l'empara dels que preveu el text refós de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària, la retirada dels vehicles immobilitzats que impliquin un risc per al trànsit, sempre sota les consideracions establertes legalment.

Finalment, es crea el Registre estatal d'auxili en vies públiques a fi d'aportar una certesa i una seguretat superiors a l'hora de dur a terme les operacions pròpies de l'auxili en vies públiques.

Independentment de la regulació de les condicions en què han d'exercir les seves funcions els serveis d'auxili a les vies públiques, mitjançant aquest Reial decret es completa la incorporació al dret intern de la Directiva (UE) 2015/719 del Parlament Europeu i del Consell, de 29 d'abril de 2015, que modifica la Directiva 96/53/CE del Consell, per la qual s'estableixen, per a determinats vehicles de carretera que circulen a la Comunitat, les dimensions màximes autoritzades en el trànsit nacional i internacional i els pesos màxims autoritzats en el trànsit internacional.

Si bé aquesta Directiva es va transposar a través de l'Ordre PRA/499/2017, d'1 de juny, per la qual es modifica l'annex IX del Reglament general de vehicles, aprovat pel Reial decret 2822/1998, de 23 de desembre, per error se'n va deixar al marge la matèria relativa a les masses màximes autoritzades dels vehicles articulats de 5 eixos o més que porten, en operacions de transport intermodal, un o diversos contenidors o caixes mòbils de fins a una longitud de 45 peus. A través de la disposició final segona del present Reial decret es modifica l'annex IX esmentat per incorporar a la nostra normativa aquesta previsió de la Directiva (UE) 2015/719.

Aquest Reial decret preveu l'observació dels principis de bona regulació que estableix l'article 129 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques. Respecte als principis de necessitat i eficàcia, aquesta norma es considera com el camí més adequat per a la consecució d'un grau superior de seguretat viària a les vies públiques urbanes i interurbanes, atès que la seva finalitat última és reduir les situacions de risc que s'hi donen cada dia i que afecten tant els usuaris de vehicles immobilitzats a la via (per un accident o una avaria) com les condicions en què es duen a terme les operacions d'auxili d'aquests vehicles.

En relació amb el principi de proporcionalitat, els preceptes d'aquest Reial decret regulen únicament els aspectes clau generals per assegurar una execució correcta i segura de les operacions d'auxili en vies públiques.

En relació amb el principi de seguretat jurídica, la iniciativa normativa és coherent amb la resta de l'ordenament jurídic, i compleix la previsió de regulació que conté l'article 51.3 de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària, que indica que s'ha de procedir a un desplegament reglamentari de les condicions en què han d'exercir les seves funcions els serveis d'auxili a les vies públiques.

També es compleix el principi de transparència, atès que tot el sector afectat ha tingut coneixement de la modificació reglamentària, i, així mateix, es compleix el principi d'eficiència, atès que s'estableixen unes càrregues administratives necessàries i proporcionals a les finalitats perseguides amb la regulació.

En darrera instància, i en relació amb el principi d'eficiència, s'ha de considerar també complert, atès que, si bé aquest Reial decret introdueix càrregues administratives per als serveis que es dediquin a l'activitat d'auxili a les vies públiques, aquestes són, en tot cas, necessàries i racionals a les finalitats perseguides.

D'altra banda, aquesta norma s'ha sotmès als tràmits de consulta pública prèvia i d'audiència i informació pública que preveu l'article 133 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques, en relació amb l'article 26.2 i 6 de la Llei 50/1997, de 27 de novembre, del Govern. Així mateix, ha rebut l'informe del Consell Superior de Trànsit, Seguretat Viària i Mobilitat Sostenible, d'acord amb el que estableix l'article 8.5.d) del text refós de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària, aprovat pel Reial decret legislatiu 6/2015, de 30 d'octubre.

A més, ha rebut l'informe de l'Agència Espanyola de Protecció de Dades de conformitat amb el que disposa l'article 5.b) de l'Estatut de l'Agència, aprovat pel Reial decret 428/1993, de 26 de març,

En virtut d'això, a proposta del ministre de l'Interior, de la ministra de Defensa, del ministre de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana i de la ministra d'Indústria, Comerç i Turisme, d'acord amb el Consell d'Estat, i amb la deliberació prèvia del Consell de Ministres a la reunió del dia 16 de març de 2021,

## DISPOSO:

### Article 1. *Objecte.*

Aquest Reial decret té per objecte regular les condicions de seguretat per a la realització de l'activitat d'auxili en vies públiques.

### Article 2. *Definicions.*

Als efectes d'aquest Reial decret únicament, s'entén per:

a) «Servei d'auxili en vies públiques»: el conjunt d'operacions i actuacions necessàries per dur a terme l'auxili i el rescat d'un vehicle que, com a conseqüència d'una avaria o un accident, ha deixat de tenir capacitat per seguir circulant per si mateix en circumstàncies ordinàries.

b) «Operador d'auxili en vies públiques»: persona física o jurídica l'activitat de la qual consisteix en la realització del servei d'auxili en vies públiques, consignada com a tal al Registre de vehicles, i inscrita al Registre estatal d'auxili en vies públiques i que disposa d'elements personals i materials apropiats, en especial vehicles d'auxili en vies públiques, sense perjudici del compliment de les condicions que estableix la normativa sectorial de transport terrestre.

c) «Operari d'auxili en vies públiques»: operari encarregat de les tasques d'assistència, recollida i retirada de vehicles immobilitzats a les vies.

d) «Vehicle d'auxili en vies públiques»: de conformitat amb la definició que estableix el punt 05 de l'apartat D de l'annex II del Reglament general de vehicles, aprovat pel Reial decret 2822/1998, de 23 de desembre.

e) «Operació d'auxili en vies públiques»: l'acció concreta que duu a terme un vehicle d'auxili en vies públiques i el seu operari per tal de procedir a l'auxili i el rescat d'un vehicle immobilitzat a la via.

f) «Posició operativa»: la ubicació on un vehicle i l'operari d'auxili es troben a les vies públiques.

g) «Zona de recollida»: la ubicació on es troba el vehicle que ha de ser objecte d'auxili.

h) «Destinació final»: la ubicació on un vehicle i el seu operari d'auxili en vies públiques dipositen un vehicle objecte d'auxili, per a la seva posterior reparació o continuació d'altres tasques.

i) «Tercer»: empresa responsable de comunicar el geoposicionament dinàmic del vehicle i els estats durant l'operació d'auxili a l'autoritat competent en matèria de regulació, ordenació, gestió, vigilància i disciplina del trànsit, per a la seva publicació en el punt d'accés nacional en matèria de trànsit i mobilitat.

### Article 3. Àmbit d'aplicació.

1. El que disposa aquest Reial decret és aplicable als serveis d'auxili en vies públiques que es duguin a terme a tot el territori nacional i, en particular, als operadors d'auxili en vies públiques, als vehicles classificats com a vehicle d'auxili en vies públiques segons el que expressa el Reglament general de vehicles aprovat pel Reial decret 2822/1998, de 23 de desembre, així com als operaris que portin a terme aquestes tasques i, en tot el que sigui aplicable, a tots els usuaris de les vies.

2. Queden exceptuats de l'àmbit d'aplicació d'aquest Reial decret els serveis de conservació i explotació dels titulars de les carreteres, així com els de les societats concessionàries d'autopistes de peatge, quan ocasionalment portin a terme activitats d'assistència o auxili d'un vehicle a la via pública. No obstant això, i exclusivament en l'exercici de les activitats esmentades, poden circular de conformitat amb el que disposen els apartats a) i b) de l'article 6 d'aquest Reial decret.

3. Les forces i cossos de seguretat, les Forces Armades o els serveis d'emergències que disposin de mitjans propis per dur a terme aquests serveis d'auxili queden exclosos de l'àmbit d'aplicació del que disposa aquest Reial decret.

### Article 4. Operació d'auxili.

1. L'operació d'auxili comprèn el temps i les distàncies necessàries entre la posició operativa, la zona de recollida i la destinació final definits a l'article 2 d'aquest Reial decret. L'operació d'auxili comença en el punt on el vehicle d'auxili estigui en posició operativa.

2. El tercer o l'operador d'auxili en vies públiques ha de comunicar per mitjans telemàtics a l'autoritat competent en matèria de regulació, ordenació, gestió, vigilància i disciplina del trànsit el geoposicionament dinàmic del vehicle i els estats durant l'operació d'auxili per a la seva publicació en el punt d'accés nacional en matèria de trànsit i mobilitat.

3. Les operacions d'auxili s'han de portar a terme seguint el que disposen aquest Reial decret així com la normativa en matèria de trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària, i de prevenció de riscos laborals, que sigui aplicable.

4. Com a norma general, i sense perjudici del compliment de les condicions tècniques que estableix la normativa sectorial sobre tallers de reparació de vehicles automòbils, no s'ha d'efectuar cap operació que tingui per objecte la reparació del vehicle a la mateixa via, tret que:

- a) Aquesta actuació requereixi menys temps que la retirada del vehicle de la via.
- b) Sigui imprescindible per efectuar la retirada del vehicle immobilitzat.

En tots dos casos, s'han de complir les normes de comportament que estableix l'apartat 2, a més d'adoptar les mesures necessàries per a la realització de l'operació amb les màximes garanties de seguretat i visibilitat.

5. Queda prohibit efectuar operacions d'auxili de qualsevol tipus que impliquin dur a terme actes al costat immediatament contigu al flux de trànsit. Si necessàriament s'ha d'actuar en aquest costat, s'ha de comunicar a l'autoritat encarregada de la regulació, l'ordenació i la gestió del trànsit, la qual ha de determinar la corresponent mesura de regulació del flux circulatori que permeti actuar amb una seguretat total.

6. Queda prohibida qualsevol activitat de reparació de vehicles que es trobin a les vies públiques i que no es pugui considerar com una operació de servei d'auxili a la via pública tal com la defineix l'article 2.

#### Article 5. *Vehicles d'auxili.*

1. Els vehicles d'auxili en vies públiques que duguin a terme una operació d'auxili han de complir tots els requisits que exigeix la legislació sectorial que els sigui aplicable, en especial el que disposa el Reglament general de vehicles.

2. L'operador d'auxili ha d'assegurar que, en tot moment, el vehicle d'auxili disposa de tots els elements que estableixen aquest Reial decret i la resta de normativa aplicable.

3. Tots els vehicles han d'estar proveïts dels senyals següents de conformitat amb el que disposa l'annex XI del Reglament general de vehicles:

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

#### Article 6. *Condicions de circulació.*

Els vehicles d'auxili en vies públiques que duguin a terme una operació d'auxili i així ho hagin comunicat a l'autoritat competent en matèria de regulació, ordenació i gestió del trànsit poden efectuar la seva circulació d'acord amb les condicions següents:

a) Tenen preferència de pas sobre els altres vehicles i els altres usuaris de la via quan estiguin en servei d'auxili.

b) Poden aturar i estacionar a la via pública el vehicle d'auxili per dur a terme l'operació corresponent. L'aturada i l'estacionament s'han d'efectuar de tal manera que garanteixin la seguretat viària i la fluïdesa del trànsit.

c) Quan el vehicle estigui en missió d'accés o arribada a l'escenari ha de fer ús del senyal lluminós i, si s'escau, de l'acústic. Quan estigui efectuant les tasques d'auxili, únicament ha de fer ús del senyal lluminós. En tot cas, i quan les tasques d'auxili es duguin a terme en vies urbanes, l'ús del senyal acústic té caràcter excepcional, i s'ha de reservar als supòsits en què les circumstàncies del trànsit així ho exigeixin.

## Article 7. *Operaris d'auxili en vies públiques.*

1. Els operaris d'auxili en vies públiques han de tenir els coneixements exigits per a la realització de les activitats que se'ls confereixin, segons el que disposa la normativa sectorial vigent. En particular, han d'observar el que prescriu la legislació de prevenció de riscos laborals que els sigui aplicable.

2. Els operaris d'auxili, en l'exercici de l'operació, han de fer ús dels equips de protecció individual segons el que estableix la normativa sectorial aplicable, sense perjudici del que disposa la normativa sobre disposicions mínimes de seguretat i salut relatives a la utilització per part dels treballadors d'equips de protecció individual.

3. Qualsevol mesura preventiva destinada a protegir la seguretat i la salut dels operaris d'auxili en vies públiques ha de venir determinada per l'avaluació de riscos laborals corresponent, de conformitat amb la normativa en matèria de prevenció de riscos laborals i les seves normes de desplegament.

## Article 8. *Actuacions d'auxili.*

1. Les actuacions d'auxili han de seguir les instruccions que l'autoritat encarregada de la regulació, l'ordenació i la gestió del trànsit pugui dictar.

2. Les operacions d'auxili s'han de dur a terme de la manera més segura possible per a tots els usuaris de la via. Els operaris d'auxili han de desistir de dur a terme qualsevol activitat fins que les condicions no siguin totalment segures.

3. La immobilització del vehicle s'ha de comunicar al tercer o a l'operador d'auxili, el qual al seu torn ha de remetre la comunicació per mitjans telemàtics a l'autoritat encarregada de la regulació, l'ordenació i la gestió del trànsit per a la seva publicació en el punt d'accés nacional en matèria de trànsit i mobilitat.

4. La retirada de les vies i, si s'escau, el trasllat d'un vehicle accidentat o avariament només l'ha d'efectuar un altre destinat específicament a la finalitat del servei d'auxili en via pública i inscrit al Registre estatal d'auxili en vies públiques (REAV) de l'organisme autònom Prefectura Central de Trànsit, excepte quan per causes excepcionals, en funció de la massa o les dimensions del vehicle, sigui necessari utilitzar un altre tipus de vehicle.

## Article 9. *Condicions de la retirada i el dipòsit de vehicles.*

1. Els operadors i els operaris d'auxili en vies públiques han de seguir en tot moment les instruccions que pugui dictar l'autoritat encarregada de la regulació, l'ordenació i la gestió del trànsit en relació amb els vehicles immobilitzats que s'han de retirar de la via pels motius expressats al text refós de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària.

2. Els conductors i els usuaris dels vehicles objecte de la retirada han de col·laborar en tot moment amb tots els agents intervinents, i han de seguir les seves instruccions.

## Article 10. *Creació del Registre estatal d'auxili en vies públiques.*

Es crea el Registre estatal d'auxili en vies públiques (REAV) de l'organisme autònom Prefectura Central de Trànsit.

## Article 11. *Objecte i finalitat del Registre estatal d'auxili en vies públiques.*

1. El Registre estatal d'auxili en vies públiques ha de recollir les dades sobre els operadors d'auxili en vies públiques, persones físiques i/o jurídiques, així com els vehicles associats a cadascun d'aquells.

2. Les dades s'han d'incorporar al Registre de manera automàtica en el moment d'efectuar la primera matriculació i inscripció del vehicle d'auxili al Registre de vehicles de l'organisme autònom Prefectura Central de Trànsit, i per fer-ho és condició necessària que tingui la classificació «05. Auxili en carretera».



3. De la mateixa manera, qualsevol vehicle es pot inscriure al REAV amb motiu del seu canvi de classificació del servei al qual es destina.

4. L'organisme autònom Prefectura Central de Trànsit, responsable del Registre, ha d'adoptar les mesures de gestió i organització necessàries per assegurar, en tot cas, la confidencialitat, la seguretat i la integritat de les dades de caràcter personal existents al Registre i l'ús d'aquestes per a les finalitats per a les quals es van recollir, així com les condicions a fer efectives les garanties, les obligacions i els drets reconeguts a la normativa sobre protecció de dades de caràcter personal.

5. Les dades que han de constar al Registre són les següents:

- a) Operador d'auxili: persona física o jurídica que exerceix l'activitat de l'auxili en vies públiques.
- b) Número de document d'identificació de l'operador: DNI o NIF.
- c) Domicili social de l'operador d'auxili.
- d) Número de registre: número que assigna l'organisme autònom Prefectura Central de Trànsit a cada operador. Es compon d'un número únic i correlatiu per a tot el territori nacional, precedit de la sigla REAV i el codi provincial que li correspongui per raó del seu domicili (REAV-PROV/001).
- e) Vehicles adscrits al servei d'auxili en vies públiques.
- f) Autorització de transports de l'operador.

Disposició addicional primera. *Tractaments de dades de caràcter personal.*

Els tractaments de dades de caràcter personal de les persones físiques s'han d'efectuar amb una subjecció estricta al que disposen el Reglament (UE) 2016/679 del Parlament Europeu i del Consell, de 27 d'abril de 2016, relatiu a la protecció de les persones físiques pel que fa al tractament de dades personals i a la lliure circulació d'aquestes dades, la Llei orgànica 3/2018, de 5 de desembre, de protecció de dades personals i garantia dels drets digitals, i la resta de la normativa sobre protecció de dades personals.

Disposició addicional segona. *Vehicles inscrits al Registre de vehicles.*

Tots els vehicles que estiguin registrats amb la classificació anterior al Registre de vehicles a l'entrada en vigor d'aquest Reial decret passen a formar part del Registre estatal d'auxili en vies públiques de manera automàtica.

Disposició addicional tercera. *No increment de la despesa pública en matèria de personal.*

L'aplicació d'aquest Reial decret s'ha de fer sense cap increment en les despeses en matèria de personal.

Disposició transitòria primera. *Ús del senyal V-16 «Presenyalització de perill», de conformitat amb el model que preveu l'annex XI del Reglament general de vehicles abans de l'entrada en vigor d'aquest Reial decret.*

Fins a l'1 de gener de 2026 es poden seguir utilitzant com a senyal V-16, en els supòsits que preveu el Reglament general de circulació, els dispositius de presenyalització de perill amb les dimensions, el color, la forma de col·locació i les característiques tècniques que preveu l'annex XI del Reglament general de vehicles, abans de l'entrada en vigor d'aquest Reial decret.

Adicionalment, també es poden seguir utilitzant com a senyal V-16, fins a l'1 de gener de 2026, els senyals V-16 lluminosos fabricats abans de l'aprovació d'aquest Reial decret i que, en tot cas, compleixin totes les característiques tècniques que enumera l'apartat cinc

de la disposició final segona, excepte els punts 4, 5 i 6, relatius a la capacitat de comunicar al punt d'accés nacional l'activació, la desactivació i la ubicació de l'accidentat.

Disposició transitòria segona. *Ús del senyal V-24 «Grua de servei d'auxili en vies públiques», de conformitat amb el model que preveu l'annex XI del Reglament general de vehicles abans de l'entrada en vigor d'aquest Reial decret.*

Es pot seguir utilitzant com a senyal V-24 «Grua de servei d'auxili en vies públiques», de conformitat amb les dimensions, el color, el contingut i les característiques tècniques que preveu l'annex XI del Reglament general de vehicles abans de l'entrada en vigor d'aquest Reial decret durant el termini d'un any des d'aquesta data.

Disposició derogatòria única. *Derogació normativa.*

Queden derogades totes les disposicions del mateix rang o inferior que s'oposin al que disposa aquest Reial decret.

Disposició final primera. *Modificació del Reglament general de circulació aprovat pel Reial decret 1428/2003, de 21 de novembre.*

U. El paràgraf f) de l'apartat 1 de l'article 46 queda redactat de la manera següent:

«f) Fora de poblat en apropar-se a vehicles immobilitzats a la calçada, a vehicles d'auxili que estiguin prestant servei i a cicles que circulen per aquella o pel seu voral.»

Dos. El primer paràgraf de l'apartat 4 de l'article 85 queda redactat de la manera següent:

«4. Quan s'avanci fora de poblat vianants, animals, vehicles de dues rodes o de tracció animal, vehicles immobilitzats a la via o els vehicles d'auxili quan estiguin duent a terme operacions d'auxili i rescat, s'ha d'efectuar la maniobra ocupant part o la totalitat del carril contigu de la calçada, sempre que es donin les condicions necessàries per fer l'avançament en les condicions que preveu aquest Reglament; en tot cas, la separació lateral no ha de ser inferior a 1,50 metres. Queda expressament prohibit avançar posant en perill o entorpint ciclistes que circulin en sentit contrari.»

Tres. El paràgraf c) de l'apartat 3 de l'article 97 queda redactat de la manera següent:

«c) Col·locar i activar el dispositiu lluminós de presenyalització de perill.»

Quatre. L'article 113 queda redactat de la manera següent:

«De conformitat amb el que disposa l'article 71, els conductors de vehicles destinats a obres o serveis i els de tractors i maquinària agrícola i altres vehicles, transports especials o vehicles destinats al servei d'auxili en vies públiques han d'advertir la seva presència mitjançant la utilització del senyal lluminós V-2 a què es refereix l'article 173, o mitjançant la utilització de l'enllumenat que determinin les normes reguladores dels vehicles.»

Cinc. L'article 130 queda redactat de la manera següent:

«1. Si a causa d'un accident o una avaria el vehicle o la seva càrrega obstaculitzen la calçada, els conductors, després de senyalitzar convenientment el vehicle o l'obstacle creat, han d'adoptar les mesures necessàries perquè sigui retirat tan aviat com sigui possible, l'han de treure de la calçada i l'han de situar complint les normes d'estacionament sempre que sigui factible (article 51.2 del text refós).



2. Els vehicles que hagin patit un accident o una avaria i puguin continuar la marxa, ho han de fer de manera immediata, i s'han d'assegurar de circular amb seguretat. Si necessiten un servei d'auxili, han d'abandonar com més aviat millor els carrils de circulació i dirigir-se cap a la primera sortida disponible utilitzant per fer-ho el voral dret. Si això no és possible, s'han d'aturar al voral dret de la via o al lloc on causi menys obstacle a la circulació.

3. En el cas d'un accident o una avaria, com a norma general, si el vehicle està immobilitzat sense la possibilitat de reprendre la marxa, els ocupants han d'abandonar el vehicle, sempre que hi hagi un lloc segur fora de la plataforma de circulació, i, en tot cas, han de sortir del vehicle pel costat contrari al flux de trànsit sense transitar o romandre als carrils i els vorals que conformen la plataforma esmentada. Si les condicions de circulació no permeten als ocupants abandonar el vehicle amb seguretat, han de romandre a l'habitacle amb el cinturó cordat.

4. En els supòsits a què es refereixen els apartats anteriors, sense perjudici d'encendre el llum d'emergència si el vehicle en porta i, quan escaigui, els llums de posició i de gàlib, mentre es deixa expedida la via, el conductor ha d'emprar el dispositiu de presenyalització de perill reglamentari per advertir l'esmentada circumstància.

5. Es prohibeix als usuaris de les vies el vehicle dels quals hagi patit un accident emplenar l'informe d'accident a la plataforma de circulació. Aquest procés s'ha de portar a terme en un lloc segur fora de la via.»

Disposició final segona. *Modificació del Reglament general de vehicles aprovat pel Reial decret 2822/1998, de 23 de desembre.*

U. Se suprimeixen els apartats 3 i 4 de l'article 9. L'apartat 5 passa a denominar-se 3. Dos. El punt 05 de l'apartat D de l'annex II «Definicions i categories dels vehicles» queda redactat de la manera següent:

«05. Vehicle d'auxili en vies públiques: vehicle destinat primordialment al rescat i transport de vehicles accidentats o avariats. Només tenen aquesta consideració els vehicles la capacitat dels quals permeti que simultàniament es puguin transportar fins a un màxim de dos vehicles en plataforma, i un altre mitjançant un dispositiu d'arrossegament, i tinguin l'utilatge corresponent. Queden fora d'aquesta definició els vehicles dedicats a tasques de conservació i manteniment de la via, així com els vehicles pertanyents a forces i cossos de seguretat de l'Estat, d'emergència i de les Forces Armades.»

Tres. Els paràgrafs tercer i quart de l'apartat dedicat als vehicles articulats de 5 eixos o més de la taula 2 «Masses màximes autoritzades» de l'annex IX.2 «Masses i dimensions» queden redactats de la manera següent:

«Vehicle de motor amb 3 eixos, amb semiremolc de 2 o 3 eixos, que porta, en operacions de transport intermodal, un o diversos contenidors o caixes mòbils, de fins a una longitud màxima total de 45 peus. 44 tones.»

«Vehicle de motor amb 2 eixos, amb semiremolc de 3 eixos, que porta, en operacions de transport intermodal, un o diversos contenidors o caixes mòbils, de fins a una longitud màxima total de 45 peus. 42 tones.»

Quatre. S'afegeix un apartat 6 al senyal V-2, vehicle-obstacle a la via, de l'annex XI «Senyals en els vehicles», amb el contingut següent:

«6. Els vehicles d'auxili en vies públiques han d'estar dotats de distintius retroreflectors com els definits anteriorment, en un terç de la superfície disponible frontal, lateral i posterior del vehicle d'auxili, segons la seva configuració.»

Cinc. El senyal V-16, dispositiu de presenyalització de perill, de l'annex XI «Senyals en els vehicles» queda redactat de la manera següent:

«1. Indica que el vehicle ha quedat immobilitzat a la calçada o que la seva càrrega està caiguda sobre aquesta.

2. Aquest dispositiu de color groc auto s'ha de col·locar a la part més alta possible del vehicle immobilitzat per garantir-ne la màxima visibilitat.

3. Ha de tenir les característiques següents:

a) Irradiació: el sistema òptic ha d'estar dissenyat de manera que la llum cobreixi un camp de visibilitat horitzontal de 360 graus i en vertical un mínim de  $\pm 8$  graus cap amunt i cap avall,

b) Intensitat lluminosa: la intensitat ha de ser en el grau 0 entre 40 i 80 candeles efectives, i en els graus  $\pm 8$  d'un mínim de 25 candeles. En tots dos casos, aquesta intensitat s'ha de mantenir durant almenys 30 minuts.

c) Grau de protecció IP: almenys ha de ser IP54.

d) Estabilitat: l'equip ha d'estar dissenyat per quedar estable sobre una superfície plana, que no es desplaci davant d'un corrent d'aire que exerceixi una pressió dinàmica de 180 Pa, en la direcció més desfavorable per a la seva estabilitat.

e) Freqüència de llampurneig: entre 0,8 i 2 Hz.

f) S'ha de garantir el funcionament de la llum a temperatures de  $-10^{\circ}\text{C}$  i  $50^{\circ}\text{C}$ .

g) Realització dels assajos: la comprovació del compliment de les característiques que defineixen els paràgrafs a) fins a f) anteriors l'ha de fer en un laboratori acreditat d'acord amb la norma UNE EN-ISO 17025 l'Entitat Nacional d'Acreditació (o qualsevol altre organisme nacional d'acreditació designat per un altre Estat membre d'acord amb el Reglament CE núm. 765/2008 i en les condicions que estableix l'article 11 del Reglament esmentat) per al Reglament CEPE/ONU 65. El laboratori, si els assajos són satisfactoris, ha d'emetre un certificat en aquest sentit, amb la indicació de les marques que la identifiquin a la tulipa del dispositiu.

L'alimentació del dispositiu ha de ser autònoma a través d'una pila o una bateria que n'ha de garantir l'ús al cap de 18 mesos. Es considera que els dispositius que utilitzin una bateria recarregable i sempre que la càrrega es pugui efectuar al mateix vehicle compleixen aquest requisit.

4. Aquest dispositiu ha de comunicar, en tot cas, la seva activació, desactivació i geoposicionament al punt d'accés nacional en matèria de trànsit i mobilitat. La informació sobre la ubicació del vehicle accidentat s'ha d'enviar cada 100 segons i s'ha de deixar d'enviar un cop s'hagi tramès la informació de desactivació.

5. El cost de les comunicacions ha d'estar inclòs en el preu de venda al públic i aquestes s'han de garantir durant almenys 12 anys.

6. El dispositiu ha d'incloure a l'interior de la carcassa tots els elements necessaris per a la seva operació, inclosos els de comunicacions, sense dependre en cap cas d'elements externs com aplicacions de telèfons mòbils o altres de similars.

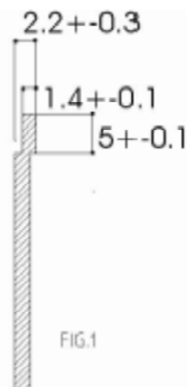
7. La llista de les marques i els models de dispositius V-16 que compleixin tot el que estableix aquest apartat i que, per tant, siguin vàlids per senyalitzar un accident s'ha de publicar a l'adreça <http://www.dgt.es/v16>.»

Sis. El senyal V-24 de l'annex XI «Senyals en els vehicles» passa a denominar-se «Vehicle de servei d'auxili en vies públiques» i el seu contingut queda redactat en els termes següents:

«1. El senyal V-24 ha d'estar constituït pels elements següents:

a) Una placa al vehicle d'auxili ubicada a la seva part frontal o posterior, segons la configuració del vehicle. Ha de ser de material plàstic o metàl·lic d'alta resistència segons el disseny i les característiques que s'indiquen a continuació:

Placa de vehicle de servei d'auxili en vies públiques



LÀMINA REFLECTORA	Color blanc NIVELL II
MATERIAL DEL SUBSTRAT	Placa de suport: planxa d'alumini d'1,4 mm Aliatge 1200 H14 i/o H24 S'autoritza qualsevol altre material que tingui unes característiques mecàniques o físiques equivalents, tenint en compte la seva estabilitat temporal
CARÀCTERS I TINTES	Tipus de tinta: negre mat i blau mat
BORDÓ	Exteriorment a la superfície reflectora i en tot el seu contorn, les plaques han de portar una vora (bordó) segons la figura 1

b) Opcionalment, un senyal acústic a través d'un aparell emissor de senyals acústics especials. El so i el to del senyal acústic ha de ser per defecte tritonal discontinu tipus bip-bip-bip.

Els aparells emissors de senyals acústics han de complir el que disposa el Reial decret 1367/2007, de 19 d'octubre, pel qual es desplega la Llei 37/2003, de 17 de novembre, del soroll, pel que fa a la zonificació acústica, els objectius de qualitat i les emissions acústiques.»

Set. S'afegeix el senyal V-27 «Triangle virtual» a l'annex XI «Senyals en els vehicles», amb el contingut següent:



1. El senyal s'ha d'activar en el sistema de bord del vehicle per advertir la presència d'un perill proper, quan aquest fet l'hagi informat un tercer a la plataforma de vehicle connectat de la Direcció General de Trànsit.

2. Aquest senyal, de caràcter voluntari, només s'ha de visualitzar en els vehicles que estiguin connectats per mitjans telemàtics, de manera directa o a través d'un proveïdor de serveis, amb el punt d'accés nacional d'informació de trànsit i mobilitat.

3. Les circumstàncies senyalitzades, els atributs, els seus valors i la forma d'interconnexió amb el punt d'accés nacional s'han de definir per mitjà d'una resolució del director general de Trànsit.»

Vuit. El paràgraf a) de l'apartat 1 de l'annex XII «Accessoris, recanvis i eines dels vehicles» queda redactat de la manera següent:

«a) El dispositiu lluminós de presenyalització de perill V-16.»

Disposició final tercera. *Protocol i format de connexió amb el punt d'accés nacional de trànsit i mobilitat.*

En el termini màxim d'un any des de l'entrada en vigor d'aquest Reial decret, el titular de la Direcció General de Trànsit ha d'aprovar, per mitjà d'una resolució, el protocol i el format d'enviament de les dades requerides per part dels serveis d'auxili en carretera i del senyal V-16 a l'efecte de la seva publicació en el punt d'accés nacional en matèria de trànsit i mobilitat.

Disposició final quarta. *Habilitació competencial.*

Aquest Reial decret es dicta a l'empara del que estableix l'article 149.1.21a de la Constitució, que atribueix a l'Estat la competència exclusiva en matèria de trànsit i circulació de vehicles de motor.

Disposició final cinquena. *Desplegament normatiu.*

Es faculta el ministre de l'Interior per dictar, per si mateix o conjuntament amb els titulars de la resta de departaments ministerials afectats per raó de la matèria, les disposicions oportunes per a l'aplicació i el desplegament del que estableix aquest Reial decret.

Disposició final sisena. *Incorporació de dret de la Unió Europea.*

Mitjançant l'apartat tres de la disposició final segona d'aquest Reial decret, pel qual es modifica l'annex IX del Reglament general de vehicles, aprovat pel Reial decret 2822/1998, de 23 de desembre, s'incorporen al nostre ordenament jurídic els paràgrafs c) i d) de l'article 1 9) de la Directiva (UE) 2015/719 del Parlament Europeu i del Consell, de 29 d'abril de 2015, que modifica la Directiva 96/53/CE del Consell, per la qual s'estableixen, per a determinats vehicles de carretera que circulen a la Comunitat, les dimensions màximes autoritzades en el trànsit nacional i internacional i els pesos màxims autoritzats en el trànsit internacional.

Disposició final setena. *Entrada en vigor.*

Aquest Reial decret entra en vigor l'1 de juliol de 2021, excepte el que estableix l'apartat tres de la disposició final segona, per la qual es completa la incorporació al dret intern de la Directiva (UE) 2015/719, que entra en vigor l'endemà de la publicació en el «Butlletí Oficial de l'Estat».

Madrid, 16 de març de 2021.

FELIPE R.

La vicepresidenta primera del Govern i ministra de la Presidència,  
Relacions amb les Corts i Memòria Democràtica,  
CARMEN CALVO POYATO