

## I. DISPOSICIONES GENERALES

### MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA, RELACIONES CON LAS CORTES Y MEMORIA DEMOCRÁTICA

**21683** *Real Decreto 1030/2022, de 20 de diciembre, 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 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 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (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 este sentido procede mencionar que por Sentencia del Tribunal Supremo, de 4 de octubre de 2022, se ha anulado el inciso de la disposición transitoria primera que se refiere a las señales V-16 luminosas «fabricadas con anterioridad a la aprobación de este real decreto», que ya había sido previamente objeto de suspensión por auto de 24 de junio de 2021. Con la nueva redacción dada por el presente real decreto se elimina tan desafortunada redacción.

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, adicionalmente se ha eliminado, y rectificado en consecuencia el artículo 11, un campo de la misma, concretamente, el relativo al código provincial, al considerarse superfluo e innecesario. 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 pone de manifiesto la desproporción que el actual ratio de 1/3 previsto, supone para dichos vehículos, con el consiguiente e injustificado coste adicional. En tal sentido, la norma mantiene el ratio de 1/3, con un máximo de altura de 55 cm en todo caso.

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.

El real decreto consta de un artículo único, dividido en tres apartados que modifican el artículo 11, la disposición transitoria primera y la disposición derogatoria única. El real decreto contiene, así mismo, una disposición transitoria única sobre el 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.

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, aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, 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 estas 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 consulta pública previa, previsto en el artículo 26.2 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, y 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.

En su virtud, a propuesta del Ministro del Interior 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 20 de diciembre de 2022,

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.*

El Real Decreto 159/2021, de 16 de marzo, por el que se regulan los servicios de auxilio en las vías públicas, queda modificado en los siguientes términos:

Uno. El párrafo d) del apartado 5 del artículo 11 queda redactado de la siguiente manera:

«d) Número de Registro: número asignado por el organismo autónomo 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-001).»

Dos. La disposición transitoria primera queda redactada de la siguiente manera:

«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. La disposición derogatoria única queda redactada de la siguiente manera:

«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 “Señales en los vehículos” del Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre.»

**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 «Señales en los vehículos» del Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, 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 «Señales en los vehículos» del Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, 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».*

Los titulares de los vehículos matriculados con anterioridad a la entrada en vigor de este real decreto, dispondrán de un plazo de dos años desde su entrada en vigor para adecuarse a lo dispuesto en el apartado 6 de la sección V-2 «Vehículo-obstáculo en la vía» y a la sección V-23 «Distintivo de vehículo de transporte de mercancías», del anexo XI «Señales en los vehículos» del Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre.

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

El anexo XI «Señales en los vehículos» del Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, queda modificado en los siguientes términos:

Uno. El apartado 6 de la sección V-2 «Vehículo-Obstáculo en la vía», queda redactado de la siguiente manera:

«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 de alto.»

Dos. El párrafo b) del apartado 3 de la sección V-16 «Dispositivo de preseñalización de peligro», queda redactado de la siguiente manera:

«b) Intensidad luminosa: la intensidad debe ser en el grado 0 entre 40 y 700 candelas efectivas, y en los grados  $\pm 8$  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 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE/ONU) 65, será como máximo 0,4/frecuencia de destello.

El tiempo de apagado, "OFF time" según se define en el Reglamento CEPE/ONU 65, será como mínimo de 0,1 segundos.

El tiempo entre destellos inmediatamente consecutivos ( $\Delta e$ ) para señales luminosas consistentes en grupos de varios destellos será el definido en el anexo 5 del Reglamento ECE 65.»

Tres. Se añaden los apartados 8, 9, 10, 11 y 12 a la sección V-16 «Dispositivo de preseñalización de peligro»:

«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 y se sustituye la imagen insertada en el apartado a) de la sección V-24 por la siguiente:



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

El presente real decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid, el 20 de diciembre de 2022.

FELIPE R.

El Ministro de la Presidencia, Relaciones con las Cortes  
y Memoria Democrática,  
FÉLIX BOLAÑOS GARCÍA